Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 48 del 17 febbraio 1978

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA | ROMA - Venerdì, 17 febbraio 1978 | SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI E DECRETI - TELEFONO 6540139
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI, 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 8508

LEGGE 27 dicembre 1977, n. **1084.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV), firmata a Bruxelles il 23 aprile 1970.

LEGGE 27 dicembre 1977, n. **1085.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972.

LEGGE 27 dicembre 1977, n. **1086.**

Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo militare provvisorio dell'Etiopia socialista, con allegato, firmato ad Addis Abeba l'8 novembre 1975, riguardante i servizi aerei tra l'Italia e l'Etiopia.

LEGGI E DECRETI

LEGGE 27 dicembre 1977, n. **1084.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV), firmata a Bruxelles il 23 aprile 1970.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV), firmata a Bruxelles il 23 aprile 1970.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 36 della convenzione medesima.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 dicembre 1977

LEONE

ANDREOTTI — FORLANI — LATTANZIO — ANTONIOZZI

Visto, *il Guardasigilli*: BONIFACIO

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE AU CONTRAT DE VOYAGE (CCV)

Les Etats Parties à la présente Convention,

Constatant le développement du tourisme et son rôle économique et social,

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'établir des dispositions uniformes en matière de contrat de voyage,

Sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 1.

Au sens de la présente Convention, on entend par:

1. *Contrat de voyage:* soit un contrat d'organisation de voyage, soit un contrat d'intermédiaire de voyage.

2. *Contrat d'organisation de voyage:* tout contrat par lequel une personne s'engage, en son nom, à procurer à une autre, moyennant un prix global, un ensemble de prestations combinées de transport, de séjour distinctes du transport ou d'autres services qui s'y rapportent.

3. *Contrat d'intermédiaire de voyage:* tout contrat par lequel une personne s'engage à procurer à une autre, moyennant un prix, soit un contrat d'organisation de voyage, soit une ou des prestations isolées permettant d'accomplir un voyage ou un séjour quelconque.

Ne sont pas considérées comme contrats d'intermédiaire de voyage les opérations « inter-lignes » ou autres opérations similaires entre transporteurs.

4. *Prix:* toute rémunération en espèces en nature, ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

5. *Organisateur de voyages:* toute personne qui habituellement prend l'engagement visé sous 2, que ce soit à titre principal ou accessoire, à titre professionnel ou non.

6. *Intermédiaire de voyages:* toute personne qui habituellement prend l'engagement visé sous 3, que ce soit à titre principal ou accessoire, à titre professionnel ou non.

7. *Voyageur:* toute personne qui bénéficie de l'engagement visé sous 2 ou 3, que le contrat soit conclu ou que le prix soit payé par elle ou pour elle.

Article 2.

1. La présente Convention régit tout contrat de voyage conclu par un organisateur de voyages ou par un intermédiaire de voyages lorsque son établissement principal ou, a défaut d'un tel établissement, sa résidence habituelle, ou l'établissement par l'entremise duquel le contrat de voyage a été conclu, se trouve dans un Etat contractant.

2. La présente Convention s'applique sans préjudice des législations spéciales établissant des dispositions plus favorables à certaines catégories de voyageurs.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GENERALES DES ORGANISATEURS ET INTERMEDIAIRES DE VOYAGES ET DES VOYAGEURS

Article 3.

Dans l'exécution des obligations résultant des contrats définis à l'article premier, l'organisateur de voyages et l'intermédiaire de voyages veillent aux droits et intérêts du voyageur d'après les principes généraux du droit et les bons usages en ce domaine.

Article 4.

En vue de l'exécution des obligations résultant des contrats définis à l'article premier, le voyageur doit notamment fournir toutes les informations nécessaires qui lui sont expressement demandées et veiller au respect des réglementations afférentes au voyage, au séjour ou à toute autre prestation.

CHAPITRE III

CONTRAT D'ORGANISATION DE VOYAGE

Article 5.

L'organisateur de voyages est tenu de délivrer un document de voyage portant sa signature, celle-ci pouvant être remplacée par un timbre.

Article 6.

1. Le document de voyage contient les indications suivantes:

a) le lieu et la date de son émission;

b) le nom et l'adresse de l'organisateur de voyages;

c) le nom du ou des voyageurs, et si le contrat a eté conclu par une autre personne, le nom de celle-ci;

d) les lieux et dates du commencement et de la fin du voyage ainsi que des sejours;

e) toutes les précisions nécessaires concernant le transport, le séjour ainsi que toutes les prestations accessoires comprises dans le prix;

f) s'il y a lieu, le nombre minimum de voyageurs requis;

g) le prix global correspondant à toutes les prestations prévues au contrat,

h) les circonstances et conditions dans lesquelles la résiliation du contrat pourra être demandée par le voyageur;

i) toute clause attributive de compétence arbitrale stipulée dans les conditions de l'article 29;

j) l'indication que le contrat est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux règles de la présente Convention;

k) toutes autres indications que les parties jugent, de commun accord, utile d'y insérer.

2. Dans la mesure où tout ou partie des indications prévues au paragraphe premier figurent à un programme remis au voyageur, le document de voyage pourra contenir une simple référence à ce programme; toute modification à ce programme devra être mentionnée dans le document de voyage.

ARTICLE 7.

1. Le document de voyage fait foi jusqu'à preuve du contraire des conditions du contrat.

2. La violation par l'organisateur de voyages des obligations qui lui incombent en vertu des articles 5 ou 6 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste régi par la présente Convention. L'organisateur de voyages répond de tout préjudice résultant de cette violation.

ARTICLE 8.

Sauf stipulation contraire des parties, le voyageur pourra se faire remplacer par une autre personne pour l'exécution du contrat, à condition que cette personne satisfasse aux exigences particulières relatives au voyage ou au séjour, et que le voyageur dédommage l'organisateur de voyages de toutes les dépenses causées par ce remplacement, y compris les sommes non remboursables dues aux tiers.

ARTICLE 9.

Le voyageur peut résilier le contrat à tout moment, totalement ou partiellement, sous reserve de dédommager l'organisateur de voyages conformément a la législation nationale ou selon les dispositions du contrat.

ARTICLE 10.

1. L'organisateur de voyages peut résilier sans indemnité le contrat, totalement ou partiellement, lorsque, avant ou pendant l'exécution du contrat, se manifestent des circonstances d'un caractère

exceptionnel que l'organisateur de voyages ne pouvait pas connaître au moment de la conclusion du contrat et qui, s'il les avait connues à ce moment, lui auraient donné des raisons valables de ne pas le conclure.

2. L'organisateur de voyages peut également résilier sans indemnité le contrat lorsque le nombre minimum de voyageurs, prévu au document de voyage, n'a pas été réuni, a la condition que ce fait soit porté à la connaissance du voyageur au moins quinze jours avant la date à laquelle le voyage ou le séjour devait commencer.

3. En cas de résiliation du contrat avant son exécution, l'organisateur de voyages doit rembourser intégralement ce qui a été perçu du voyageur. En cas de résiliation du contrat pendant son exécution, l'organisateur de voyages doit prendre toutes les mesures nécessaires dans l'intérêt du voyageur; en outre, les parties sont tenues de se dédommager mutuellement d'une manière équitable.

ARTICLE 11.

1. L'organisateur de voyages ne peut obtenir d'augmentation du prix global, si ce n'est pour variation dans le cours de change ou dans les tarifs des transporteurs, et à la condition que cette faculté ait été prévue dans le document de voyage.

2. Si l'augmentation du prix global excède dix pour cent, le voyageur peut résilier le contrat sans dédommagement ni remboursement. Dans ce cas, le voyageur a droit au remboursement de toutes les sommes qu'il a payees à l'organisateur de voyages.

ARTICLE 12.

L'organisateur de voyages répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et représentants, lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

ARTICLE 13.

1. L'organisateur de voyages répond de tout préjudice causé au voyageur en raison de l'inexécution, totale ou partielle, de ses obligations d'organisation telles qu'elles résultent du contrat ou de la présente Convention, sauf s'il prouve qu'il s'est comporté en organisateur de voyages diligent.

1. Sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs, l'indemnité due par application du paragraphe premier est limitée par voyageur à:

50.000 francs pour dommage corporel;

2.000 francs pour dommage matériel;

5.000 francs pour tout autre dommage.

Tout Etat contractant peut néanmoins fixer une limite supérieure pour les contracts conclus par l'entremise d'un établissement qui se trouve sur son territoire.

ARTICLE 14.

L'organisateur de voyages qui effectue lui-même les prestations de transport, de logement ou toute autre prestation relative à l'exécution du voyage ou du sejour, répond de tout prejudice causé au voyageur, conformément aux dispositions qui régissent lesdites prestations.

ARTICLE 15.

1. L'organisateur de voyages qui fait effectuer par des tiers des prestations de transport, de logement ou toute autre prestation relative a l'exécution du voyage ou du séjour, répond de tout préjudice causé au voyageur en raison de l'inexécution totale ou partielle de ces prestations, conformément aux dispositions qui les régissent.

Il en est de même de tout préjudice causé au voyageur à l'occasion de l'exécution de ces prestations, sauf si l'organisateur de voyages prouve qu'il s'est comporté en organisateur de voyages diligent dans le choix de la personne qui exécute la prestation.

2. Lorsque les dispositions mentionnées au paragraphe premier ne prevoient pas de limitation de l'indemnité due par l'organisateur de voyages, cette indemnité est fixée conformément à l'article 13, paragraphe 2.

3. Dans la mesure où l'organisateur de voyages a indemnisé le voyageur pour le préjudice qui lui a été causé, il est subrogé dans tous droits et actions que le voyageur peut avoir contre le tiers responsable en raison de ce prejudice. Le voyageur est tenu de faciliter le recours de l'organisateur de voyages en lui fournissant les documents et renseignements en sa possession et en lui cédant, le cas echéant, ses droits.

4. Le voyageur a contre le tiers responsable une action directe en indemnisation, totale ou complémentaire, du préjudice subi.

ARTICLE 16.

Le voyageur répond du préjudice causé par sa faute à l'organisateur de voyages ou aux personnes dont celui-ci répond en vertu de l'article 12, en raison de l'inobservation des obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention ou des contrats qu'elle régit. la faute étant appréciée eu égard à la conduite normale d'un voyageur.

CHAPITRE IV

CONTRAT D'INTERMEDIAIRE DE VOYAGE

ARTICLE 17.

Tout contrat conclu par l'intermédiaire de voyages avec un organisateur de voyages ou avec des personnes qui fournissent des prestations isolées, est considéré comme ayant été conclu par le voyageur.

ARTICLE 18.

1. Lorsque le contrat d'intermédiaire de voyage se rapporte à un contrat d'organisation de voyage, il est soumis aux dispositions des articles 5 et 6, la mention du nom et de l'adresse de l'organisateur de voyages étant complétée par l'indication du nom et de l'adresse de l'intermédiaire de voyages et par la mention que celui-ci agit en qualité d'intermédiaire du premier.

2. Lorsque le contrat d'intermédiaire de voyage porte sur la fourniture d'une prestation isolée permettant d'accomplir un voyage ou un séjour, l'intermédiaire de voyages est tenu de délivrer au voyageur les documents relatifs à cette prestation, portant sa signature, celle-ci pouvant être remplacée par un timbre. Ces documents ou la facture qui s'y rapporte mentionnent la somme payée pour la prestation et l'indication que le contrat est régi, nonobstant toute clause contraire, par la présente Convention.

ARTICLE 19.

1. Le document de voyage et les autres documents mentionnés à l'article 18 font foi jusqu'à preuve du contraire des conditions du contrat.

2. La violation par l'intermédiaire de voyages des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 18 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste régi par la présente Convention. En cas de violation des obligations mentionnées au paragraphe premier de l'article 18, l'intermédiaire de voyages est considéré comme organisateur de voyages.

En cas de violation des obligations mentionnées au paragraphe 2 de l'article 18, l'intermédiaire de voyages repond de tout préjudice resultant de cette violation.

ARTICLE 20.

Le voyageur peut résilier le contrat à tout moment, totalement ou partiellement, sous réserve de dédommager l'intermédiaire de voyages conformément à la législation nationale ou selon les dispositions du contrat.

ARTICLE 21.

L'intermédiaire de voyages répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et représentants, lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

ARTICLE 22.

1. L'intermédiaire de voyages répond de toute faute qu'il commet dans l'exécution de ses obligations, la faute étant appréciée eu égard aux devoirs qui incombent à un intermédiaire de voyages diligent.

2. Sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs, l'indemnité due par application du paragraphe premier est limitée à 10.000 francs par voyageur.

Tout Etat contractant peut néanmoins fixer une limite supérieure pour les contrats conclus par l'entremise d'un établissement qui se trouve sur son territoire.

3. L'intermédiaire de voyages ne répond pas de l'inexécution, totale ou partielle, des voyages, séjours ou autres prestations faisant l'objet du contrat.

ARTICLE 23.

Le voyageur répond du préjudice causé par sa faute à l'intermédiaire de voyages ou aux personnes dont celui-ci répond en vertu de l'article 21, en raison de l'inobservation des obligations qui lui incombent en vertu de la presente Convention ou des contrats qu'elle régit, la faute étant appréciée eu égard à la conduite normale d'un voyageur.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 24.

Le franc mentionné dans la présente Convention s'entend du franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 de fin.

ARTICLE 25.

Lorsque le préjudice causé par l'inexécution totale ou partielle d'une obligation régie par la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, l'organisateur de voyages et l'intermédiaire de voyages peuvent se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent leur responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues par eux.

ARTICLE 26.

Lorsque la responsabilité extra-contractuelle d'une des personnes dont l'organisateur de voyages ou l'intermédiaire de voyages répondent en vertu des articles 12 et 21 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité de l'organisateur de voyages ou de l'intermédiaire de voyages ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues par eux, le montant total des indemnités dues ne pouvant en tout cas pas dépasser les limites établies en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 27.

1. L'organisateur de voyages et l'intermédiaire de voyages ne peuvent se prévaloir des dispositions de la présente Convention que excluent leur responsabilité ou qui limitent les indemnités dues par eux, lorsque le voyageur prouve une faute commise par eux ou par les personnes dont ils répondent en vertu des articles 12 et 21, avec l'intention de provoquer le dommage ou d'une façon impliquant soit mépris délibéré des conséquences dommageables pouvant résulter de la conduite tenue, soit ignorance inexcusable de ces conséquences.

2. Lorsque des dispositions particulières de droit impératif sont applicables, l'appréciation de la faute mentionnée au paragraphe premier a lieu conformément à ces dispositions.

3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent également à la responsabilité extra-contractuelle des personnes mentionnées aux articles 12 et 21, lorsque la faute prévue auxdits paragraphes a été le fait de ces personnes.

ARTICLE 28.

Les dispositions de la présente Convention ne préjudicient pas aux droits et actions du voyageur contre les tiers.

CHAPITRE VI

ACTIONS EN JUSTICE

ARTICLE 29.

Le contrat de voyage peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral, à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquéra la présente Convention.

ARTICLE 30.

1. Les actions auxquelles peut donner lieu un contrat de voyage régi par la présente Convention, fondées sur le décès, les blessures ou toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur sont prescrites dans le délai de deux ans commençant à courir à la date prévue au contrat pour la fin de la prestation donnant lieu à litige.

Toutefois, en cas de blessures ou autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale entraînant le décès du voyageur postérieurement à la date prévue pour la fin de la prestation donnant lieu à litige, le délai commence à courir à la date du décès sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter de la date prévue pour la fin de cette prestation.

2. Les actions auxquelles peut donner lieu un contrat de voyage régi par la présente Convention, autres que celles mentionnées au paragraphe premier, sont prescrites dans le délai d'un an; ce délai commence à courir à la date prévue au contrat pour la fin de la prestation donnant lieu à litige.

CHAPITRE VII

NULLITE DES STIPULATIONS CONTRAIRES A LA CONVENTION

ARTICLE 31.

1. Est nulle toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la presente Convention dans un sens défavorable au voyageur.

La nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, sont nulles toutes clauses cedant à l'organisateur de voyages ou à l'intermédiaire de voyages le bénéfice des assurances contractées par le voyageur, ou déplaçant le fardeau de la preuve.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 32.

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux.

2. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, chacune peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

ARTICLE 33.

La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres d'une institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi que de tout Etat partie au Statut de la Cour internationale de Justice, jusqu'au 31 décembre 1971.

ARTICLE 34.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

ARTICLE 35.

1. La presente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 33.

2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

ARTICLE 36.

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquieme instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat ratifiant la Convention ou y adhérant après le dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur trois mois apres la date du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

ARTICLE 37.

Chaque Etat contractant aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après l'entrée en vigueur a son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception, par le Gouvernement belge, de la notification de dénonciation.

ARTICLE 38.

Dans le cas d'un Etat fédératif ou non unitaire, les dispositions ci-après s'appliqueront:

1. En ce qui concerne les articles de la présente Convention dont la mise en œuvre relève de l'action législative du pouvoir législatif fédéral, les obligations du gouvernement fédéral seront, dans cette mesure, les mêmes que celles des parties qui ne sont pas des Etats fédératifs.

2. En ce qui concerne les articles de la présente Convention dont l'application relève de l'action législative de chacun des états, provinces ou cantons constituants, qui ne sont pas, en vertu du système constitutionnel de la fédération, tenus de prendre des mesures législatives, le gouvernement fédéral portera le plus tôt possible, et avec son avis favorable, lesdits articles à la connaissance des autorités competentes des etats, provinces ou cantons.

3. Un Etat fédératif partie a la présente Convention communiquera, a la demande de tout autre Etat contractant, un exposé de la législation et des pratiques en vigueur dans la fédération et ses unités constituantes en ce qui concerne telle ou telle disposition de la Convention, indiquant la mesure dans laquelle effet a été donné, par une action législative ou autre, à ladite disposition.

ARTICLE 39.

1 Tout Etat contractant peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou a tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la presente Convention s'applique aux ter-

ritoires ou à certains territoires dont il assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Tout Etat contractant qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe premier du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

ARTICLE 40.

1. Tout Etat contractant pourra lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention formuler la ou les réserves suivantes:

a) d'appliquer la présente Convention au seul contrat de voyage international devant être exécuté en totalité ou en partie dans un Etat différent de l'Etat du lieu de conclusion du contrat ou du lieu de départ du voyageur;

b) de ne pas se considérer comme lié par le paragraphe 2 de l'article 32 de la présente Convention.

2. Les réserves mentionnées au paragraphe précédent n'ont pas à être ultérieurement acceptées par les autres Etats contractants.

3. Tout Etat contractant qui a formulé une réserve prévue par le paragraphe premier pourra à tout moment la retirer par une notification adressée au Gouvernement belge; ce retrait prendra effet trois mois après la réception de sa notification.

ARTICLE 41.

La présente Convention s'applique sans préjudice des Conventions qui concernent le transport de voyageurs et de leurs bagages ou le séjour, auxquelles est ou deviendra partie un Etat contractant.

ARTICLE 42.

Tout Etat contractant pourra, à l'expiration du délai de cinq ans qui suivra l'entrée en vigueur de la présente Convention telle que prévue au paragraphe premier de l'article 36, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Tout Etat contractant qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, si un tiers des Etats contractants en est d'accord, convoquera la Conférence dans les douze mois.

ARTICLE 43.

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats intéressés:

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 33, 34 et 35.

2. Les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 36.

3. Les dénonciations faites en application de l'article 37 et du paragraphe 2 de l'article 39.

4. Les notifications et déclarations faites en exécution du paragraphe premier de l'article 39 et des articles 40 et 42.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 23 avril 1970, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge, lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

Pour la République Fédérale d'Allemagne:

Pour l'Autriche:

Pour la Belgique:

A. HAULOT

Pour la République Populaire de Bulgarie:

Pour le Cameroun:

Pour le Canada:

Pour le Chili:

Pour l'Etat de la Cité du Vatican:

R. LIENARD

Pour la République de Corée:

Pour la Côte d'Ivoire:

S. COULIBALY

Pour le Dahomey:

Pour l'Equateur:

Pour l'Espagne:

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

Pour la Finlande:

Pour la France:

Pour le Gabon:

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

Pour la Haute-Volta:

E NIKIEMA
(27 avril 1970)

Pour la République Populaire Hongroise:

Pour Israël:

Pour l'Italie:

GUIDO RICCI

Pour le Japon:

Pour le Kenya:

Pour le Liban:

G. FADDOUL

Pour le Liechtenstein:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour Malte:

Pour le Maroc:

M. EL KOHEN
(sous les réserves prévues à l'article 40, § 1, *a*) et *b*)

Pour le Mexique:

Pour Monaco:

Pour le Niger:

J. POISSON

Pour la Norvège:

Pour le Paraguay:

Pour les Pays-Bas:

Pour la République des Philippines:

ANTERO LIWANAG

Pour la Républbblique Populaire de Pologne:

Pour le Portugal:

ARMANDO DE PAULA COELHO

Pour le Rwanda:

Pour Saint-Marin:

E. NOEL

Pour la Suède:

Pour la Suisse:

Pour le Tchad:

Pour le Togo:

Pour la Turquie:

Pour le Venezuela:

Pour la République du Vietnam:

Pour la Yougoslavie:

Visto, *il Ministro per gli affari esteri*
FORLANI

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N. B. — I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nella convenzione.

CONVENZIONE INTERNAZIONALE RELATIVA AI CONTRATTI DI VIAGGIO (CCV)

Gli Stati Parti della presente Convenzione,

Constatando lo sviluppo del turismo ed il suo ruolo economico e sociale,

Riconoscendo la necessità di stabilire delle disposizioni uniformi in materia di contratti di viaggio,

Hanno convenuto quanto segue:

CAPITOLO I

CAMPO D'APPLICAZIONE

ARTICOLO 1.

Ai sensi della presente Convenzione si intende per:

1. *Contratto di viaggio:* sia un contratto di organizzazione di viaggio, sia un contratto di intermediario di viaggio.

2. *Contratto di organizzazione di viaggio:* qualunque contratto tramite il quale una persona si impegna a suo nome a procurare ad un'altra per mezzo di un prezzo globale, un insieme di prestazioni comprendenti il trasporto, il soggiorno separato dal trasporto o qualunque altro servizio che ad essi si riferisca.

3. *Contratto di intermediario di viaggio:* qualunque contratto tramite il quale una persona si impegna a procurare ad un'altra, per mezzo di un prezzo, sia un contratto di organizzazione di viaggio, sia uno o dei servizi separati che permettono di effettuare un viaggio o un soggiorno qualsiasi. Non sono considerati come contratti di intermediario di viaggio le operazioni « interline » o altre operazioni simili fra vettori.

4. *Prezzo:* qualunque pagamento in contanti, in natura o sotto forma di prestazioni dirette o indirette di qualsiasi tipo.

5. *Organizzatore di viaggi:* qualunque persona che abitualmente assuma l'impegno definito al paragrafo 2, sia a titolo di attività principale o meno, sia a titolo professionale o meno.

6. *Intermediario di viaggi:* qualunque persona che abitualmente assuma l'impegno definito al paragrafo 3, sia a titolo di attività principale o meno, sia a titolo professionale o meno.

7. *Viaggiatore:* qualunque persona che usufruisca di una delle prestazioni definite ai paragrafi 2 e 3, sia che il contratto sia stipulato o che il prezzo sia pagato da lei o da chi per lei.

ARTICOLO 2.

1. La presente Convenzione si applica a qualunque contratto di viaggio concluso da un organizzatore di viaggi o da un intermediario di viaggi qualora la sua sede di lavoro principale, o in mancanza di tale sede, il suo domicilio abituale o la sede di lavoro per tramite della quale il contratto di viaggio è stato concluso, si trovi in uno Stato contraente.

2. La presente Convenzione si applica senza pregiudizio delle legislazioni speciali che stabiliscono trattamenti più favorevoli per certe categorie di viaggiatori.

CAPITOLO II

OBBLIGHI GENERALI DEGLI ORGANIZZATORI E INTERMEDIARI DI VIAGGI E DEI VIAGGIATORI

ARTICOLO 3.

Nell'adempimento degli obblighi derivanti dai contratti definiti all'articolo 1, l'organizzatore di viaggi e l'intermediario di viaggi proteggono i diritti e gli interessi dei viaggiatori secondo i princìpi generali del diritto e i buoni usi in questo campo.

ARTICOLO 4.

In vista dell'adempimento degli obblighi derivanti dai contratti definiti all'articolo 1, il viaggiatore deve in particolare fornire tutte le necessarie informazioni che gli sono espressamente richieste e rispettare i regolamenti relativi al viaggio, al soggiorno o a qualsiasi altro servizio.

CAPITOLO III

CONTRATTO DI ORGANIZZAZIONE DI VIAGGIO

ARTICOLO 5.

L'organizzatore di viaggi è tenuto a rilasciare un documento di viaggio portante la sua firma che puo essere sostituita da un timbro.

ARTICOLO 6.

1. Il documento di viaggio contiene le seguenti indicazioni:

a) luogo e data di emissione;

b) nome e indirizzo dell'organizzatore di viaggi;

c) nome del viaggiatore o dei viaggiatori e, se il contratto è stato effettuato da un'altra persona, nome di quest'ultima;

d) luoghi e date di inizio e termine del viaggio come pure dei soggiorni;

e) tutte le precisazioni necessarie relative al trasporto, al soggiorno come pure a tutti gli altri servizi accessori compresi nel prezzo;

f) se è il caso, il numero minimo di viaggiatori richiesto;

g) il prezzo globale corrispondente a tutti i servizi previsti nel contratto;

h) circostanze e condizioni in cui il viaggiatore potrà chiedere l'annullamento del contratto;

i) qualunque clausola che stabilisca una competenza arbitrale stipulata ai sensi dell'articolo 29;

j) la dichiarazione che il contratto è sottoposto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle disposizioni della presente Convenzione;

k) tutte le altre indicazioni che le parti, di comune accordo, giudicano utile di inserire.

2. Qualora tutte o una parte delle indicazioni previste al paragrafo 1 figurino in un programma consegnato al viaggiatore, il documento di viaggio potrà contenere un semplice riferimento ad esso; qualsiasi modifica a tale programma dovrà essere menzionata nel documento di viaggio.

ARTICOLO 7.

1. Il documento di viaggio fa fede, fino a prova contraria, delle condizioni del contratto.

2. La violazione da parte dell'organizzatore di viaggi degli obblighi che gli competono ai sensi degli articoli 5 o 6, non intacca l'esistenza ne la validità del contratto che resta regolato dalla presente Convenzione. L'organizzatore di viaggi risponde di qualunque pregiudizio derivante da questa violazione.

ARTICOLO 8.

Salvo accordo contrario delle parti, il viaggiatore potrà farsi sostituire da un'altra persona per la esecuzione del contratto, a condizione che questa persona soddisfi le esigenze particolari relative al viaggio o al soggiorno e che il viaggiatore indennizzi l'organizzatore di viaggi di tutte le spese causate da questa sostituzione, incluse le somme non rimborsabili dovute a terzi.

ARTICOLO 9.

Il viaggiatore può annullare il contratto in qualsiasi momento, totalmente o parzialmente, a condizione di indennizzare l'organizzatore di viaggi conformemente alla legislazione nazionale o secondo le disposizioni del contratto.

ARTICOLO 10.

1. L'organizzatore di viaggi può, senza indennità, annullare il contratto, totalmente o parzialmente, qualora prima o durante l'esecuzione del contratto si manifestino circostanze di carattere eccezionale che l'organizzatore di viaggi non poteva conoscere al momento della stipulazione del contratto e che, se le avesse conosciute in quel momento, gli avrebbero fornito valide ragioni per non concluderlo.

2. L'organizzatore di viaggi può ugualmente annullare il contratto senza indennità quando il numero minimo di viaggiatori previsto nel documento di viaggio non è stato raggiunto, a condizione che questo fatto sia portato a conoscenza del viaggiatore almeno 15 giorni prima della data alla quale il viaggio o il soggiorno doveva avere inizio.

3. In caso di annullamento del contratto prima della sua esecuzione, l'organizzatore di viaggi deve rimborsare integralmente qualunque pagamento incassato dal viaggiatore. In caso di annullamento del contratto in corso di esecuzione, l'organizzatore di viaggi deve prendere tutte le misure necessarie nell'interesse del viaggiatore; inoltre le parti sono tenute a indennizzarsi a vicenda in maniera equa.

ARTICOLO 11.

1. L'organizzatore di viaggi non può aumentare il prezzo globale se non in conseguenza di variazioni del corso dei cambi o delle tariffe dei vettori e a condizione che questa possibilità sia stata prevista nel documento di viaggio.

2. Se l'aumento del prezzo globale eccede il 10 %, il viaggiatore può annullare il contratto senza indennizzo né rimborso. In questo caso, il viaggiatore ha diritto al rimborso di tutte le somme da lui pagate all'organizzatore di viaggi.

ARTICOLO 12.

L'organizzatore di viaggi risponde degli atti e delle omissioni dei suoi impiegati e agenti, qualora agiscano nell'esercizio delle loro funzioni, come se fossero suoi propri atti o sue proprie omissioni.

ARTICOLO 13.

1. L'organizzatore di viaggi risponde di qualunque pregiudizio causato al viaggiatore a motivo dell'inadempimento totale o parziale dei suoi obblighi di organizzazione quali risultano dal contratto o dalla presente Convenzione, salvo che egli non provi di essersi comportato da organizzatore di viaggi diligente.

2. Senza pregiudizio della determinazione di quali persone abbiano diritto di agire e di quali siano i rispettivi diritti, l'indennità dovuta in applicazione del paragrafo 1 è limitata per ciascun viaggiatore a:

50.000 franchi per danno alle persone;
2.000 franchi per danno alle cose;
5.000 franchi per qualsiasi altro danno.

Ciascuno Stato contraente può comunque fissare un limite superiore relativamente ai contratti stipulati per il tramite di un'agenzia che si trovi nel suo territorio.

ARTICOLO 14.

L'organizzatore di viaggi che effettua personalmente i servizi di trasporto, di alloggio o di qualsiasi altro tipo relativi all'esecuzione del viaggio o del soggiorno, risponde di qualsiasi pregiudizio causato al viaggiatore conformemente alle disposizioni che regolano detti servizi.

ARTICOLO 15.

1. L'organizzatore di viaggi che fa effettuare da terzi servizi di trasporto, di alloggio o di qualsiasi altro tipo relativi all'esecuzione del viaggio o del soggiorno, risponde di qualsiasi pregiudizio causato al viaggiatore a motivo dell'inadempimento totale o parziale di questi servizi, conformemente alle disposizioni che li regolano.

Lo stesso avviene per qualunque pregiudizio causato al viaggiatore nel corso dell'esecuzione di queste prestazioni, salvo che l'organizzatore di viaggi non provi di essersi comportato da organizzatore di viaggi diligente nella scelta della persona che esegue il servizio.

2. Quando le disposizioni menzionate al paragrafo 1 non prevedono una limitazione all'indennità dovuta dall'organizzatore di viaggi, questa indennità è fissata conformemente all'articolo 13, paragrafo 2.

3. Qualora l'organizzatore di viaggi abbia indennizzato il viaggiatore per il pregiudizio che gli è stato causato, è surrogato in tutti i diritti e azioni che il viaggiatore può avere contro terzi responsabili di tale pregiudizio. Il viaggiatore è tenuto a facilitare il ricorso dell'organizzatore di viaggi fornendogli i documenti e le informazioni in suo possesso e cedendogli, quando sia il caso, i suoi diritti.

4. Il viaggiatore ha diritto a un'azione diretta contro terzi responsabili per un indennizzo totale o complementare del pregiudizio da lui subìto.

ARTICOLO 16.

Il viaggiatore risponde del pregiudizio causato per sua colpa all'organizzatore di viaggi o alle persone di cui questo risponde ai sensi dell'articolo 12, a causa dell'inosservanza degli obblighi che gli spettano secondo la presente Convenzione o i contratti che essa regola, la colpa venendo stabilita considerando il comportamento normale di un viaggiatore.

CAPITOLO IV

CONTRATTO DI INTERMEDIARIO DI VIAGGI

ARTICOLO 17.

Qualunque contratto stipulato dall'intermediario di viaggi con un organizzatore di viaggi o con persone che gli forniscono dei servizi separati, è considerato come se fosse stato concluso dal viaggiatore.

ARTICOLO 18.

1. Quando il contratto di intermediario di viaggi si riferisce ad un contratto di organizzazione di viaggio, è sottoposto alle disposizioni degli articoli 5 e 6, l'indicazione del nome e dell'indirizzo dell'organizzatore di viaggi essendo completata dall'indicazione del nome e dell'indirizzo dell'intermediario di viaggi e da una dichiarazione che quest'ultimo agisce in qualità di intermediario del primo.

2. Quando il contratto di intermediario di viaggi riguarda la fornitura di un servizio separato che permette di effettuare un viaggio o un soggiorno, l'intermediario di viaggi è tenuto a rilasciare al viaggiatore i documenti relativi a questo servizio portanti la sua firma che può essere sostituita da un timbro. Questi documenti o la fattura relativa riportano la somma pagata per il servizio e l'indicazione che il contratto è regolato, nonostante qualunque clausola contraria, dalla presente Convenzione.

ARTICOLO 19.

1. Il documento di viaggio e gli altri documenti menzionati all'articolo 18 fanno fede, fino a prova contraria, delle condizioni del contratto.

2. La violazione da parte dell'intermediario di viaggi degli obblighi che gli competono ai sensi dell'articolo 18, non intacca né l'esistenza né la validità del contratto che resta regolato dalla presente Convenzione. In caso di violazione degli obblighi citati al paragrafo 1 dell'articolo 18, l'intermediario di viaggi è considerato come un organizzatore di viaggi.
In caso di violazione degli obblighi menzionati al paragrafo 2 dell'articolo 18, l'intermediario di viaggi risponde di qualsiasi pregiudizio derivante da questa violazione.

ARTICOLO 20.

Il viaggiatore può annullare il contratto in qualsiasi momento, totalmente o parzialmente, a condizione di indennizzare l'intermediario di viaggi conformemente alla legislazione nazionale o secondo le disposizioni del contratto.

ARTICOLO 21.

L'intermediario di viaggi risponde degli atti e delle omissioni dei suoi impiegati e agenti, qualora agiscano nell'esercizio delle loro funzioni, come se fossero suoi propri atti o sue proprie omissioni.

ARTICOLO 22.

1. L'intermediario di viaggi risponde di qualsiasi inosservanza che commette nell'adempimento dei suoi obblighi, l'inosservanza venendo stabilita considerando i doveri che competono ad un intermediario di viaggi diligente.

2. Senza pregiudizio della determinazione di quali persone abbiano diritto di agire e di quali siano i loro rispettivi diritti, l'indennità dovuta in applicazione del paragrafo 1 è limitata a 10.000 franchi per viaggiatore. Ciascuno Stato contraente può comunque fissare un limite superiore relativamente ai contratti stipulati per il tramite di un'agenzia che si trovi nel suo territorio.

3. L'intermediario di viaggi non risponde dell'inadempimento totale o parziale di viaggi, soggiorni o altri servizi che siano oggetto del contratto.

ARTICOLO 23.

Il viaggiatore risponde del pregiudizio causato per sua colpa all'intermediario di viaggi o alle persone di cui questo ultimo risponde ai sensi dell'articolo 21, a motivo della inosservanza degli obblighi che gli competono secondo la presente Convenzione o i contratti che essa regola, la colpa venendo stabilita considerando il comportamento normale di un viaggiatore.

CAPITOLO V

DISPOSIZIONI COMUNI

ARTICOLO 24.

Il franco menzionato nella presente Convenzione è il franco-oro del peso di 10/31 di grammo e del titolo millesimale di 0,900 di fino.

ARTICOLO 25.

Quando il pregiudizio causato dall'inadempimento totale o parziale di un obbligo regolato dalla presente Convenzione, può dar luogo ad un reclamo extra-contrattuale, l'organizzatore di viaggi e l'intermediario di viaggi possono avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione che escludono la loro responsabilità o che determinano o limitano le indennità da loro dovute.

ARTICOLO 26.

Quando la responsabilità extra-contrattuale di una delle persone di cui l'organizzatore di viaggi o l'intermediario di viaggi rispondono ai sensi degli articoli 12 e 21 è messa in causa, questa persona puo ugualmente avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione che escludono la responsabilità dell'organizzatore di viaggi o dell'intermediario di viaggi o che determinano o limitano le indennità da loro dovute, l'ammontare di queste indennità non potendo in ogni caso superare i limiti stabiliti ai sensi della presente Convenzione.

ARTICOLO 27.

1. L'organizzatore di viaggi e l'intermediario di viaggi non possono avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione che escludono la loro responsabilità o che limitano le indennità da loro dovute, quando il viaggiatore prova che una inosservanza commessa da loro o dalle persone di cui rispondono ai sensi degli articoli 12 e 21, è avvenuta con l'intenzione di provocare il danno o in modo implicante una mancanza deliberata di considerazione delle conseguenze pregiudizievoli che possono derivare da tale comportamento oppure una ignoranza inescusabile di tali conseguenze.

2. Quando siano applicabili disposizioni particolari di diritto cogente, la valutazione della inosservanza menzionata al paragrafo 1 ha luogo in conformità a queste disposizioni.

3. I paragrafi 1 e 2 si applicano ugualmente alla responsabilità extra-contrattuale delle persone menzionate agli articoli 12 e 21 quando l'inosservanza prevista ai detti paragrafi è stata commessa da tali persone.

ARTICOLO 28.

Le disposizioni della presente Convenzione non pregiudicano i diritti e le azioni dei viaggiatori contro terzi.

CAPITOLO VI

AZIONI LEGALI

ARTICOLO 29.

Il contratto di viaggio può contenere una clausola che attribuisca competenza ad un tribunale arbitrale, a condizione che questa clausola preveda che il tribunale arbitrale applicherà la presente Convenzione.

ARTICOLO 30.

1. Le azioni alle quali può dar luogo un contratto di viaggio regolato dalla presente Convenzione, fondate sul decesso, le ferite o qualunque altro danno all'integrità fisica o psichica di un viaggiatore, cadono in prescrizione entro il termine di due anni a partire dalla data prevista nel contratto come data di termine del servizio che dà luogo alla controversia.

Comunque, in caso di ferite o altri danni all'integrità fisica o psichica con conseguente decesso del viaggiatore dopo la data prevista come termine del servizio che dà luogo alla controversia, il periodo di tempo inizia a partire dalla data del decesso senza che possa comunque oltrepassare i tre anni dalla data prevista per il termine di questo servizio.

2. Le azioni alle quali può dar luogo un contratto di viaggio regolato dalla presente Convenzione, diverse da quelle menzionate al paragrafo 1, cadono in prescrizione entro il termine di un anno; questo periodo di tempo inizia a decorrere dalla data prevista nel contratto per il termine del servizio che dà luogo alla controversia.

CAPITOLO VII

NULLITÀ DELLE STIPULAZIONI CONTRARIE ALLA CONVENZIONE

Articolo 31.

1. È nulla qualsiasi stipulazione che, direttamente o indirettamente, deroghi alle disposizioni della presente Convenzione in un senso sfavorevole al viaggiatore.

La nullità di tale stipulazione non comporta la nullità del contratto.

2. In particolare, sono nulle tutte le clausole che cedono all'organizzatore di viaggi o all'intermediario di viaggi il beneficio delle assicurazioni stipulate dal viaggiatore o che trasferiscano l'onere della prova.

CAPITOLO VIII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 32.

1. Qualunque controversia fra gli Stati contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione della presente Convenzione che non può essere regolata per via di negoziato, è sottoposta ad arbitrato, su domanda di uno di essi.

2. Se entro i sei mesi che seguono la data della domanda di arbitrato, le Parti non pervengono ad un accordo sull'organizzazione dell'arbitrato. ciascuna può sottoporre la controversia alla Corte internazionale di Giustizia, depositando una richiesta in conformità allo Statuto della Corte.

Articolo 33.

La presente Convenzione sarà aperta alla firma di tutti gli Stati Membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite o membri di una istituzione specializzata o dell'Agenzia internazionale dell'energia atomica, come pure di qualunque Stato parte dello Statuto della Corte internazionale di Giustizia, fino al 31 dicembre 1971.

Articolo 34.

La presente Convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo belga.

ARTICOLO 35.

1. La presente Convenzione resterà aperta all'adesione di qualsiasi Stato appartenente ad una delle categorie menzionate all'articolo 33.

2. Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo belga.

ARTICOLO 36.

1. La presente Convenzione entrerà in vigore tre mesi dopo la data di deposito del quinto strumento di ratifica o di adesione.

2. Per ciascuno Stato che ratifichi la Convenzione o che vi aderisca dopo il deposito del quinto strumento di ratifica o di adesione, la Convenzione entrerà in vigore tre mesi dopo la data del deposito del suo strumento di ratifica o di adesione.

ARTICOLO 37.

Ciascuno Stato Contraente avrà diritto di denunciare la presente Convenzione in qualsiasi momento dopo l'entrata in vigore nei suoi confronti. Ciononostante, tale denuncia prenderà effetto solo un anno dopo la data di ricevimento della notifica di denuncia da parte del Governo belga.

ARTICOLO 38.

Nel caso di uno Stato federale o non unitario, si applicheranno le seguenti disposizioni:

1. Per quanto riguarda gli articoli della presente Convenzione che rientrano nella competenza legislativa del potere legislativo federale, gli obblighi del governo federale saranno, entro tali limiti, gli stessi di quelli delle Parti che non sono Stati federali.

2. Per quanto riguarda gli articoli della presente Convenzione la cui applicazione rientra nella competenza legislativa di ciascuno degli stati, delle province o dei cantoni costituenti che non sono, ai sensi del sistema costituzionale della federazione, tenuti a prendere delle misure legislative, il governo federale porterà a conoscenza delle autorità competenti degli stati, delle province o dei cantoni tali articoli unitamente al suo parere favorevole, il più presto possibile.

3. Uno Stato federale parte della presente Convenzione comunicherà, su richiesta di qualunque Stato contraente, una esposizione della legislazione e della prassi in vigore nella federazione e nelle sue unità costituenti per quanto riguarda qualunque disposizione particolare della Convenzione che indichi la misura nella quale è stato dato effetto, tramite azione legislativa o altra azione, a detta disposizione.

ARTICOLO 39.

1. Ciascuno Stato contraente può, al momento della ratifica, dell'adesione o in qualunque altro momento successivo, notificare per iscritto al Governo belga che la presente Convenzione si applica ai territori o ad alcuni territori di cui assicura le relazioni internazionali. La Convenzione sarà applicabile a tali territori tre mesi dopo la data di ricevimento di questa notifica da parte del Governo belga.

2. Ciascuno Stato Contraente che ha sottoscritto una dichiarazione ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo potrà in qualsiasi momento informare il Governo belga che la Convenzione cessa di applicarsi ai territori in questione. Questa denuncia prenderà effetto un anno dopo la data di ricevimento, da parte del Governo belga, della notifica di denuncia.

ARTICOLO 40

1 Ciascuno Stato contraente potrà, al momento della firma, della ratifica o dell'adesione alla presente Convenzione, formulare la o le riserve seguenti:

a) di applicare la presente Convenzione solo ai contratti di viaggio internazionali che debbano essere eseguiti totalmente o parzialmente in uno Stato diverso dallo Stato dove il contratto è stato stipulato o da dove il viaggiatore è partito;

b) di non considerarsi come impegnato dal paragrafo 2 dell'articolo 32 della presente Convenzione.

2. Le riserve menzionate al paragrafo precedente non devono essere ulteriormente accettate dagli altri Stati contraenti.

3. Ciascuno Stato contraente che ha formulato una riserva prevista al paragrafo 1, potrà in qualsiasi momento ritirarla tramite notifica indirizzata al Governo belga; tale ritiro prenderà effetto tre mesi dopo il ricevimento di tale notifica.

ARTICOLO 41.

La presente Convenzione si applica senza pregiudizio delle Convenzioni relative al trasporto di viaggiatori e del loro bagaglio o al soggiorno delle quali uno Stato contraente è o diventerà parte.

ARTICOLO 42.

Ciascuno Stato contraente potrà, allo scadere del periodo di cinque anni che seguirà l'entrata in vigore della presente Convenzione ai sensi del paragrafo 1 dell'articolo 36, chiedere la riunione di una Conferenza incaricata di deliberare in merito alle proposte tendenti alla revisione della presente Convenzione.

Ciascuno Stato contraente che desideri servirsi di questa facoltà lo notificherà al Governo belga che, se un terzo degli Stati contraenti è d'accordo, convocherà la Conferenza entro dodici mesi.

ARTICOLO 43.

Il Governo belga notificherà agli Stati interessati:

1. Le firme, le ratifiche e le adesioni ricevute in applicazione degli articoli 33, 34 e 35.

2. Le date alle quali la presente Convenzione entrerà in vigore in applicazione dell'articolo 36.

3. Le denunce fatte in applicazione dell'articolo 37 e del paragrafo 2 dell'articolo 39.

4. Le notifiche e le dichiarazioni fatte ai sensi del paragrafo 1 dell'articolo 39 e degli articoli 40 e 42.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati allo scopo, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Bruxelles, il 23 aprile 1970, nelle lingue francese e inglese, i due testi facenti ugualmente fede, in un solo esemplare che sarà depositato presso gli archivi del Governo belga, il quale ne rilascerà copie certificate conformi.

(*Seguono le firme*)

LEGGE 27 dicembre 1977, n. **1085.**

Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la convenzione sul regolamento internazionale del **1972** per prevenire gli abbordi in mare, con relativo regolamento ed allegati, firmata a Londra il 20 ottobre 1972.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione di cui all'articolo precedente, con relativo regolamento ed allegati, a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo IV della convenzione stessa.

Art. 3.

La legge 5 maggio 1966, n. 276, concernente le norme per prevenire gli abbordi in mare è abrogata a decorrere dall'entrata in vigore per l'Italia della convenzione indicata nell'articolo 1.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 dicembre 1977

LEONE

ANDREOTTI — FORLANI — RUFFINI — LATTANZIO

Visto, *il Guardasigilli*: BONIFACIO

CONVENTION SUR LE REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

Les Parties à la présente Convention,

Désireuses de maintenir un niveau élevé de sécurité en mer,

Conscientes de la nécessité de réviser et de mettre à jour les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer annexées à l'Acte final de la Conférence internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Ayant examiné ces Règles à la lumière des faits nouveaux survenus depuis leur approbation,

Sont convenues de ce qui suit:

Article I

Obligations générales

Les Parties à la présente Convention s'engagent à donner effet aux Règles et autres Annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (ci-après dénommé « le Règlement »), joint à la présente Convention.

Article II

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature jusqu'au 1er juin 1973 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation »). Celle-ci informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré du dépôt de chaque instrument et de la date de ce dépôt.

Article III

Application territoriale

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante chargée d'assurer les relations internationales d'un territoire

peuvent à tout moment étendre l'application de la présente Convention à ce territoire, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé « le Secrétaire général »).

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

3. Toute notification adressée en application du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à l'égard de l'un quelconque des territoires mentionnés dans cette notification; l'extension de l'application de la présente Convention à ce territoire prend fin à l'expiration d'un délai d'un an ou de tout autre délai plus long spécifié au moment du retrait de la notification.

4. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de la notification de toute extension ou du retrait de toute extension adressée en vertu du présent article.

Article IV

Entrée en vigueur

1. *a*) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa *a*) du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1976.

2. La date de l'entrée en vigueur pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent conformément à l'article II après que les conditions prescrites à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 ont été réunies et avant que la Convention n'entre en vigueur, est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur à la date du dépôt d'un instrument prévu à l'article II.

4. Après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, conformément au paragraphe 4 de l'article VI, toute ratification, acceptation, approbation ou adhésion s'applique au texte modifié de la Convention.

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Règlement remplace et abroge les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

6. Le Secrétaire général informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

Article V

Conférence chargée de la révision des textes

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

2. A la demande du tiers au moins des Parties contractantes, l'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

Article VI

Amendements au Règlement

1. Tout amendement au Règlement proposé par une Partie contractante est examiné au sein de l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à toutes les Parties contractantes et à tous les Membres de l'Organisation six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de l'Organisation a droit à participer à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour approbation.

4. Cet amendement entre en vigueur à une date qui est fixée par l'Assemblée au moment de son adoption, sauf si, à une date antérieure fixée par l'Assemblée au moment de l'adoption, plus d'un tiers des Parties contractantes ont notifié à l'Organisation leur objection à l'amendement. La décision de l'Assemblée relative aux dates mentionnées dans le présent paragraphe est prise à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants.

5. Lorsqu'il entre en vigueur, tout amendement remplace et rend caduque, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection à cet amendement, toute disposition antérieure à laquelle il s'applique.

6. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande et de toute communication reçues en application du présent article ainsi que de la date d'entrée en vigueur de tout amendement.

Article VII

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par une Partie contractante à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation. Le Secrétaire général informe toutes les autres Parties contractantes de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date de son dépôt.

3. Une dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans l'instrument.

Article VIII

Dépot et enregistrement

1. La présente Convention et le Règlement sont déposés auprès de l'Organisation et le Secrétaire général en transmet des copies certifiées conformes à tous les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention, ou y ont adhéré.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article IX

Langues

La présente Convention et le Règlement sont établis en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt octobre mil neuf cent soixante-douze.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :
Sous réserve de ratification
J. VAN DEN BOSCH
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :
Sous réserve de ratification
SERGIO CORRÊA DA COSTA
(23 mai 1973)

Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :
Sous réserve de ratification
A. NIKOLOV
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :
Sous réserve de ratification
ERLING KRISTIANSEN
(17 novembre 1972)

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :
Sous réserve de ratification
AXEL ASPELIN
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République française :
Sous réserve d'acceptation
J. DENOYELLE
(9 novembre 1972)

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :
Sous réserve de ratification
Dr. BREUER
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République du Ghana :
Sous réserve de ratification
C.K.T. DZIWORSHIE
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement du Royaume de Gréce :
Sous réserve de ratification
N. BROUMAS
(17 mai 1973)

Pour le Gouvernement de la République d'Islande :
Sous réserve d'approbation
PÁLL RAGNARSSON
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :
M. RASGOTRA
(30 mai 1973)

Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie :
Sous réserve d'acceptation
HAMIMJAR S. ATMADJA
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de l'Irlande :
DONAL O'SULLIVAN
(30 mai 1973)

Pour le Gouvernement de la République italienne :
Sous réserve de ratification
VITTORIO ARTEMISIO
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République khmère :
Sous réserve de ratification
HAN KANG
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République de Corée :
Sous réserve d'acceptation
KYUNG NOK CHOI
(23 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de l'Etat du Kowaït :
Sous réserve d'acceptation
A. R. MULLA HUSSEIN
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
Sous réserve de ratification
T. H. MCCOMBS
(1 juin 1973)

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège :
Sous réserve de ratification
NEUBERTH WIE
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :
Sous réserve de ratification
ARTUR STAREWICZ
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la République portugaise :
Sous réserve de ratification
B. CADETE
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :
Sous réserve de ratification
GÖRAN STEEN
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement de la Confédération suisse :
Sous réserve de ratification
R. BÄR
(24 janvier 1973)

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
Sous réserve d'acceptation
A. C. MANSON
(20 octobre 1972)

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :
Sous réserve d'acceptation
WILLIAM L. MORRISON
STUART S. BECKWITH
(20 octobre 1972)

REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A. — GENERALITES

Règle 1

Champ d'application

a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

Règle 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances parti-

culières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Règle 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte:

a) Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

b) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression « navire en train de pêcher » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.

e) Le terme « hydravion » désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.

f) L'expression « navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre » désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression « navire à capacité de manoeuvre restreinte » désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de manoeuvre restreinte:

i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien;

ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;

iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;

iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;

v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines;

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.

h) L'expression « navire handicapé par son tirant d'eau » désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.

i) L'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

j) Les termes « longueur » et « largeur » d'un navire désignant sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

l) L'expression « visibilité réduite » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

Partie B. — REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Section I

Conduite des Navires dans toutes les Conditions de Visibilite

Règle 4

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

Règle 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

Règle 6

Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité:

a) Par tous les navires:
- *i*) la visibilité;
- *ii*) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
- *iii*) la capacité de manoeuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
- *iv*) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;
- *v*) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
- *vi*) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b) De plus, par les navires qui utilisent un radar:
- *i*) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
- *ii*) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
- *iii*) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;
- *iv*) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
- *v*) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;
- *vi*) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Règle 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au « plotting » radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:

i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

Règle 8

Manoeuvres pour éviter les abordages

a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

Règle 9

Chenaux étroits

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 *d*) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) *i*) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manoeuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 *c*) *i*). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 *c*) *ii*) et manoeuvrer de manière à permettre un dépassament en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 *d*);

ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 *e*).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Règle 10

Dispositifs de séparation du trafic

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent:

i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;

ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;

iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manoeuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.

e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf:

i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;

ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

Section II

CONDUITE DES NAVIRES EN VUE LES UNS DES AUTRES

Règle 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

Règle 12

Navires à voile

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit:

- *i*) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
- *ii*) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
- *iii*) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Règle 13

Navire qui en rattrape un autre

a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manoeuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

Règle 14

Navires qui font des routes directement opposées

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Règle 15

Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Règle 16

Manoeuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Règle 17

Manoeuvre du navire privilégié

a) *i*) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse;

ii) Néanmoins, ce dernier peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manoeuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manoeuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulson mécanique qui manoeuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa *a*) *ii*) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

Règle 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13:

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route:

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
iii) d'un navire en train de pêcher;
iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route:

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
iii) d'un navire en train de pêcher.

c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route:

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte.

d) *i*) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre ou qu'un navire à capacité de manoeuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28;
ii) un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

Section III

CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITE REDUITE

Règle 19

Conduite des navires par visibilité réduite

a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces

mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manoeuvres suivantes:

i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;

ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

Partie C. — FEUX ET MARQUES

Règle 20

Champ d'application

a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

Règle 21

Définitions

a) L'expression « feu de tête de mât » désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression « feux de côté » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

c) L'expression « feu de poupe » désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

d) L'expression « feu de remorquage » désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe *c*) de la présente règle.

e) L'expression « feu visible sur tout l'horizon » désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression « feu à éclats » désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

Règle 22

Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes Règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes:

a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres:
- — feu de tête de mât: 6 milles;
- — feu de côté: 3 milles;
- — feu de poupe: 3 milles;
- — feu de remorquage: 3 milles;
- — feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 3 milles.

b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres:
- — feu de tête de mât: 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres: 3 milles;
- — feu de côté: 2 milles;
- — feu de poupe: 2 milles;
- — feu de remorquage: 2 milles;
- — feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 2 milles;

c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres:
- — feu de tête de mât: 2 milles;
- — feu de côté: 1 mille;
- — feu de poupe: 2 milles;
- — feu de remorquage: 2 milles;
- — feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 2 milles.

Règle 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer:

i) un feu de tête de mât à l'avant;

ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

iii) des feux de côté;

iv) un feu de poupe.

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

c) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 noeuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon. En outre, ce navire doit, si possible, montrer des feux de côté.

Règle 24

Remorquage et poussage

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer:

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 *a*) *i*), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe;

iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;

v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple, doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer:

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 *a*) *i*), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes *a*) et *c*) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 *a*) *ii*).

e) Un navire ou objet remorqué doit montrer:

i) des feux de côté;

ii) un feu de poupe;

iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire:

i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant, des feux de côté;

ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g) Si, pour une raison suffissante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits au paragraphe *e*) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

Règle 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer:

i) des feux de côté;

ii) un feu de poupe.

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe *b*) de la présente règle.

d) *i*) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes *a*) ou *b*) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc;

ii) un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Règle 26

Navires de pêche

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer:

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et en feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer:

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Réglement.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre et navires à capacité de manoeuvre restreinte

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer:

i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

b) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer:

i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa *i*), des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas *i*) et *ii*), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

c) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap doit, outre les feux ou marques prescrits au paragraphe *b*) *i*) et les marques prescrites au paragraphe *b*) *ii*) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 *a*).

d) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines, doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe *b*) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre:

i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;

ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas *i*) et *ii*).

e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe *d*) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1.000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.

g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.

h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

Règle 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

Règle 29

Bateaux-pilotes

a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer:

i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;

iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa *i*), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.

b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 30

Navires au mouillage et navires échoués

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible:

i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;

ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa *i*), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueu égale ou supérieure à 100 mètres.

d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes *a*) ou *b*) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible:

i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) trois boules superposées.

e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes *a*), *b*) ou *d*) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un an. crage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par l'autres navires

Règle 31

Hydravions

Un hydravion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques et situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

Partie D. — SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

Règle 32

Définitions

a) Le « terme sifflet » désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

Règle 33

Matériel de signalisation sonore

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet et d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

Règle 34

Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manoeuvres par les signaux suivants, émis au sifflet:

— un son bref pour dire: « Je viens sur tribord »;
— deux sons brefs pour dire: « Je viens sur bâbord »;
— trois sons brefs pour dire: « Je bats en arrière ».

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe *a*) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manoeuvre:

i) ces signaux lumineux ont la signification suivante:
— un éclat pour dire: « Je viens sur tribord »;
— deux éclats pour dire: « Je viens sur bâbord »;
— trois éclats pour dire: « Je bats en arrière »;

ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

c) Lorqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès:

i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 *e*) *i*), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants:

— deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire: « Je compte vous rattraper sur tribord »;

— deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire: « Je compte vous rattraper sur bâbord »;

ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manoeuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 *e*) *i*), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant:

— un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manoeuvre et des signaux avertisseurs.

Règle 35

Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit:

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, un navire à capacité de manoeuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes *a*) ou *b*) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes *a*) ou *b*) de la présente règle.

f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.

g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe *f*) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de

cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes *a*) *b*) ou *f*) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires.

Règle 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux prescrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

PARTIE E. — EXEMPTIONS

Règle 38

Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à une stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement:

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures: exemption permanente.

d) *i*) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 *a*) de l'Annexe I: exemption permanente;

ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 *a*) de l'Annexe I du présent Règlement: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 *b*) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2 *g*) et 3 *b*) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

ANNEXE I

EMPLACEMENT ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET MARQUES

1. *Définition*

L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

2. *Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical*

a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit:

i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;

ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1.000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.

f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante:

i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins

de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêchs en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

3. *Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal*

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

4. *Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins*

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 *c*) *ii*), doit être situé a une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 *c*) *i*), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 *d*) *i*) et *ii*) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 *b*) *i*) et *ii*), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 *b*) *i*) et *ii*).

5. *Ecrans des feux de coté*

Les feux de côté doivent être munis du côte du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. *Marques*

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes:

i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;

ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;

iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;

iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa *ii*) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. *Couleur des feux*

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes:

i) Blanc

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

ii) Vert

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rouge

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Jaune

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. *Intensité des feux*

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule:

$$I = 3{,}43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

où I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule:

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles D	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note. — L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants.

9. *Secteurs horizontaux de visibilité*

a) *i*) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

10. *Secteurs verticaux de visibilité*

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir:

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir:

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. *Intensité des feux non électriques*

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. *Feux de manoeuvre*

Nonobstant les dispositions de la section 2 *f*) de la présente Annexe, le feu de manoeuvre décrit à la règle 34 *b*) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manoeuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. *Agrément*

La construction des fanaux et des marques et l'installation des fanaux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

Annexe II

SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES DES NAVIRES DE PECHE PECHANT A PROXIMITE LES UNS DES AUTRES

1. *Généralités*

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 *d*), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 *b*) *i*) et *c*) *i*). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

2. *Signaux pour chalutiers*

a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer:

i) lorsqu'ils jettent leurs filets: deux feux blancs superposés;
ii) lorsqu'ils halent leurs filets: un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;
iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle: deux feux rouges superposés.

b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer:

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;
ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 *a*) ci-dessus.

3. *Signaux pour navires pêchant à la grande seine*

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses apparaux de pêche.

ANNEXE III

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU MATERIEL DE SIGNALISATION SONORE

1. SIFFLETS

a) *Fréquence et portée sonore*

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 *c*) ci-dessous.

b) *Limites des fréquences fondamentales*

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes:

i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieur à 200 mètres;
ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;
iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) *Intensité du signal et portée sonore*

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à 700 Hz (± 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

LONGUEUR DU NAVIRE EN MÈTRES	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m² (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
Moins de 20	120	0,5

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques, mais en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) *Caractéristiques directionnelles*

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) *Emplacement des sifflets*

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) *Installation de plusieurs sifflets*

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) *Ensemble de sifflets*

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe *f*) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Cloche ou gong

a) Intensité du signal

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à un mètre.

b) *Construction*

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur comprise entre 12 mètres et 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de celle de la cloche.

3. Agrement

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DETRESSE

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours:

a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;

b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;

c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;

d) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... — — — ... (S.O.S.) du code Morse;

e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot « Mayday »;

f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;

g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;

h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);

i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;

j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;

k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;

l) signal d'alarme radiotélégraphique;

m) signal d'alarme radiotéléphonique;

n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce et aux signaux suivantst

a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soi: avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);

b) colorant.

Visto, *il Ministro per gli affari esteri*
FORLANI

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N. B. — I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nella convenzione.

CONVENZIONE SUL REGOLAMENTO INTERNAZIONALE DEL 1972 PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

Le Parti alla presente Convenzione,

Desiderando mantenere un alto livello di sicurezza in mare,

Coscienti della necessità di rivedere ed emendare il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare allegato all'Atto finale della Conferenza internazionale sulla sicurezza della vita in mare, 1960,

Avendo considerato quel Regolamento alla luce degli sviluppi che si sono avuti dalla data della sua approvazione,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

Obblighi generali

Le Parti alla presente Convenzione si impegnano a dare effetto alle Regole ed agli altri Allegati che costituiscono il Regolamento internazionale per la prevenzione degli abbordi in mare, 1972 (da qui in poi indicato come « Il Regolamento »), qui allegato.

Articolo II

Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione resterà aperta alla firma fino al 1° giugno 1973 e successivamente aperta all'adesione.

2. Gli Stati membri delle Nazioni Unite, o di una delle Agenzie specializzate, o dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica, o le Parti allo Statuto della Corte internazionale di giustizia possono diventare Parti di questa Convenzione mediante:

a) firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;

b) firma soggetta a ratifica, accettazione o approvazione seguita da ratifica, accettazione o approvazione; oppure

c) adesione.

3. Ratifica, accettazione, approvazione o adesione devono essere effettuate depositando un documento presso l'Organizzazione consultiva marittima intergovernativa (da qui in poi indicata come « l'Organizzazione ») che deve informare i governi degli Stati, che hanno firmato o hanno aderito alla presente Convenzione, del deposito di tale documento e della data del suo deposito.

Articolo III

Applicazione territoriale

1. Le Nazioni Unite nei casi in cui esse sono responsabili dell'amministrazione di un territorio o una qualsiasi Parte contraente responsabile per le relazioni internazionali di un territorio possono in qualsiasi momento, mediante una notificazione per iscritto alla Segreteria generale dell'Organizzazione (da qui in poi indicata come « la Segreteria generale ») estendere l'applicazione di questa Convenzione a tale territorio.

2. L'applicazione della presente Convenzione è estesa al territorio menzionato nella notifica dalla data di ricezione di questa o di quella altra data che vi fosse indicata.

3. Qualsiasi notificazione fatta ai sensi del paragrafo 1 di questo articolo può essere ritirata per quanto riguarda il territorio menzionato nella notificazione stessa e l'estensione di questa Convenzione a quel territorio cesserà di essere in vigore dopo un anno o un eventuale periodo superiore specificato al momento del ritiro della notificazione.

4. La Segreteria generale informerà tutte le Parti contraenti della notificazione di una estensione o del ritiro di una estensione comunicata ai sensi di questo articolo.

Articolo IV

Entrata in vigore

1. *a*) La presente Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo la data in cui siano divenuti Parti di essa almeno 15 Stati, l'insieme delle cui flotte mercantili costituisca non meno del 65 per cento per numero o tonnellaggio (qualunque delle due condizioni sia raggiunta prima) della flotta mondiale di navi di 100 e più tonnellate di stazza.

b) Nonostante le disposizioni della lettera *a*) di questo paragrafo, la presente Convenzione non entrerà in vigore prima del 1° gennaio 1976.

2. L'entrata in vigore per gli Stati che ratificano, accettano, approvano o aderiscono a questa Convenzione ai sensi dell'articolo II dopo aver rispettato le condizioni prescritte nella lettera *a*) del paragrafo 1 e prima dell'entrata in vigore della Convenzione, avverrà alla data di entrata in vigore della Convenzione stessa.

3. L'entrata in vigore per gli Stati che ratificano, accettano, approvano o aderiscono dopo la data in cui questa Convenzione entra in vigore, avverrà alla data del deposito di un documento ai sensi dell'articolo II.

4. Dopo la data di entrata in vigore di un emendamento a questa Convenzione ai sensi del paragrafo 4 dell'articolo VI, ogni ratifica, accettazione, approvazione o adesione dovrà riferirsi alla Convenzione così come risulta emendata.

5. Alla data di entrata in vigore di questa Convenzione il Regolamento sostituisce ed abroga le Regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare, 1960.

6. La Segreteria generale informerà i governi degli Stati che hanno firmato o hanno aderito a questa Convenzione, sulla data di entrata in vigore.

Articolo V

Conferenza di revisione

1. Una conferenza al fine di revisionare questa Convenzione o il Regolamento o entrambi può essere convocata dall'Organizzazione.

2. L'Organizzazione convocherà una conferenza delle Parti contraenti al fine di revisionare questa Convenzione o il Regolamento o entrambi su richiesta di non meno di un terzo delle Parti contraenti.

Articolo VI

Emendamenti al Regolamento

1. Qualsiasi emendamento al Regolamento proposto da una delle Parti contraenti sarà preso in considerazione nell'Organizzazione su richiesta di quella Parte.

2. Se adottato da una maggioranza dei due terzi dei presenti e votanti nel Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione, un emendamento sarà comunicato a tutte le Parti contraenti e ai membri dell'Organizzazione almeno sei mesi prima che esso sia preso in considerazione dall'Assemblea dell'Organizzazione. Tutte le Parti contraenti che non sono membri della Organizzazione avranno diritto di partecipare all'esame dell'emendamento da parte dell'Assemblea.

3. Se adottato da una maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti nell'Assemblea, l'emendamento sarà comunicato dalla Segreteria generale a tutte le Parti contraenti per la loro accettazione.

4. Tale emendamento entrerà in vigore ad una data che deve essere stabilita dall'Assemblea al momento della sua adozione, a meno che, ad una data precedente stabilita dall'Assemblea sempre in quel momento, più di un terzo delle Parti contraenti non notifichino all'Organizzazione le loro obiezioni all'emendamento. La determinazione da parte dell'Assemblea delle date di cui in questo paragrafo deve avvenire con una maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti.

5. Alla sua entrata in vigore un emendamento sostituirà e annullerà, per tutte le Parti contraenti che non hanno fatto obiezione all'emendamento, ogni precedente disposizione a cui l'emendamento si riferisce.

6. Il Segretario generale informerà tutte le Parti contraenti e i membri dell'Organizzazione di ogni richiesta e comunicazione ricevuta in applicazione di questo articolo e della data in cui un emendamento entra in vigore.

Articolo VII

Denuncia

1. Una Parte contraente può denunciare la presente Convenzione in qualsiasi momento dopo la scadenza del quinto anno dalla data di entrata in vigore della Convenzione nei confronti di quella Parte.

2. La denuncia si dovrà effettuare mediante il deposito di un documento presso l'Organizzazione. Il Segretario generale informerà tutte le altre Parti contraenti della ricevuta del documento di denuncia e della data del suo deposito.

3. Una denuncia avrà effetto dopo un anno, o dopo un eventuale periodo più lungo specificato nel documento, dal momento del suo deposito.

Articolo VIII

Deposito e registrazione

1. La presente Convenzione e il Regolamento devono essere depositati presso l'Organizzazione e il Segretario generale trasmetterà copie autenticate a tutti i governi degli Stati che hanno firmato questa Convenzione o hanno aderito ad essa.

2. Quando la presente Convenzione entrerà in vigore il testo sarà trasmeeso dalla Segreteria generale al Segretariato delle Nazioni Unite per la registrazione e pubblicazione in accordo all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.

Articolo IX

Lingue

La presente Convenzione, insieme con il Regolamento, è stabilita in un solo esemplare in lingua inglese e francese, entrambi i testi facenti ugualmente fede. Traduzioni ufficiali in lingua russa e spagnola saranno preparate e depositate con l'originale firmato.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, essendo debitamente autorizzati a tal fine dai rispettivi governi, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO A Londra, il 20 ottobre 1972.

(*Seguono le firme*)

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE - 1972

PARTE A. — GENERALITÀ

Regola 1

Applicazione

a) Le presenti Regole si applicano a tutte le navi in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione amrittima.

b) Nessuna delle presenti Regole deve ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dalle autorità competenti relativamente alla navigazione nelle rade, nei porti, nei fiumi, nei laghi o nelle vie d'acqua interne comunicanti con l'alto mare e accessibili alla navigazione marittima. Tuttavia queste disposizioni speciali devono essere conformi il più possibile alle presenti Regole.

c) Nessuna delle presenti Regole deve ostacolare l'applicazione di disposizioni speciali emanate dal Governo di uno Stato relativamente ad un maggior numero di fanali di posizione, di segnali luminosi o segnali mediante fischio da usarsi a bordo di navi da guerra o di navi naviganti in convoglio, o relativamente ad un maggior numero di fanali di posizione o di segnali luminosi da usarsi a bordo di navi da pesca intente a pescare in flottiglia. Tali fanali di posizione o segnali luminosi o segnali mediante fischio devono, per quanto possibile, essere tali da non poter essere confusi con nessun altro fanale o segnale autorizzati altrove nelle presenti Regole.

d) Schemi di separazione del traffico possono essere adottati dall'Organizzazione a fini delle presenti Regole.

e) Qualora un Governo interessato ritenga che una nave di costruzione speciale o adibita a operazioni speciali non possa attenersi completamente a quanto disposto dalle presenti Regole circa il numero, la posizione, la portata o i settori di visibilità dei fanali o dei segnali, oppure circa la disposizione e le caratteristiche di impiego degli strumenti di segnalazione sonora, senza che ciò intralci la funzione speciale dell'unità, tale unità deve attenersi ad altre disposizioni, relativamente a quanto sopra, che siano giudicate dal Governo interessato il meno possibile in contrasto con le presenti norme.

Regola 2

Responsabilità

a) Nessuna delle presenti Regole può esonerare una nave, il proprietario, il comandante o l'equipaggio stesso, dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nell'applicazione delle Regole stesse ovvero nell'attenersi a tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso.

b) Nell'interpretazione e nell'applicazione delle presenti Regole si debbono tenere nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e i rischi di abbordaggio, incluse le difficoltà in cui una nave può trovarsi, per le quali è necessario discostarsi dalle Regole stesse allo scopo di evitare un immediato pericolo.

Regola 3

Definizioni generali

Ai fini delle presenti Regole, salvo disposizioni contrarie risultanti dal contesto:

a) La parola « nave » designa qualsiasi tipo di natante, compresi quelli non dislocanti e gli idrovolanti, usati o in grado di essere usati come mezzo di trasporto sull'acqua.

b) L'espressione « nave a propulsione meccanica » designa qualsiasi nave mossa da macchine.

c) L'espressione « nave a vela » designa qualsiasi nave che navighi a vela, anche se dotata di propulsione meccanica purché questa non sia usata in quel momento.

d) L'espressione « nave intenta alla pesca » designa qualsiasi nave che pesca con reti, lenze, sciabiche od altri sistemi di pesca che ne diminuiscano la manovrabilità, ma non include le navi intente a pescare con lenze trainate od altri sistemi di pesca che non ne riducono la manovrabilità.

e) La parola « idrovolante » designa qualsiasi aereo destinato a manovrare sull'acqua.

f) L'espressione « nave che non può governare » designa una nave che per circostanze eccezionali è impossibilitata a manovrare come richiesto dalle presenti Regole e non è perciò in grado di lasciar libera la rotta ad un'altra nave.

g) L'espressione « nave con manovrabilità limitata » designa qualsiasi nave che per la natura delle operazioni che sta svolgendo in quel momento ha una minor possibilità di manovra di quella richiesta da queste Regole e non è perciò in grado di lasciar libera la rotta ad altra nave.

Le seguenti navi devono essere considerate come navi con manovrabilità limitata:

i) una nave intenta a stendere, riparare o ricuperare un segnale di navigazione, un cavo sottomarino od un oleodotto;

ii) una nave intenta a dragare, eseguire rilievi od operazioni subacquee;

iii) una nave impegnata in operazioni di rifornimento o di trasferimento di persone, di provviste o di carico durante la navigazione;

iv) una nave impegnata in operazioni di decollo od appontaggio di aerei;

v) una nave impegnata in operazioni di dragaggio di mine;

vi) una nave impegnata in operazione di rimorchio, tale che la possibilità di manovra sia notevolmente diminuita sia per la nave stessa che per il suo rimorchio.

h) L'espressione « condizionata dalla sua immersione » designa una nave a propulsione meccanica che a causa del suo forte pescaggio, in relazione alla profondità delle acque circostanti, è fortemente limitata nella possibilità di deviare dalla sua rotta.

i) Una nave si dice « in navigazione » quando non è all'ancora, non è ormeggiata alla riva e non è incagliata.

j) Le parole « lunghezza » e « larghezza » della nave designano la sua lunghezza fuori tutto e la sua larghezza massima.

k) Due navi si devono intendere in vista l'una dell'altra soltanto quando l'una può essere osservata visualmente dall'altra.

l) L'espressione « visibilità ridotta » designa ogni condizione in cui la visibilità è ridotta da nebbia, bruma, caduta di neve, violenti acquazzoni, tempeste di sabbia o qualsiasi altra causa simile.

PARTE B. — REGOLE DI GOVERNO E MANOVRA

Sezione I

CONDOTTA DELLE NAVI IN QUALSIASI CONDIZIONE DI VISIBILITÀ

Regola 4

Applicazione

Le Regole riportate in questa sezione si applicano in qualsiasi condizione di visibilità.

Regola 5

Servizio di vedetta

Ogni nave deve mantenere sempre un appropriato servizio di vedetta visivo ed auditivo, utilizzando tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento in modo da consentire una completa valutazione della situazione e del rischio di abbordaggio.

Regola 6

Velocità di sicurezza

Ogni nave deve sempre procedere a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare abbordaggi e poter essere arrestata entro una distanza adeguata alle circostanze ed alle condizioni del momento.

Nel determinare la velocità di sicurezza i seguenti fattori dovranno essere tra quelli tenuti in considerazione:

a) Per tutte le navi:

i) la visibilità:

ii) la densità del traffico, inclusa la concentrazione di navi da pesca e di altri tipi di navi;

iii) la manovrabilità della nave con speciale riferimento alla distanza di arresto ed alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento;

iv) di notte la presenza di luci di sfondo come quelle dovute a luci costiere ed al bagliore delle proprie luci;

v) lo stato del vento, del mare e della corrente e la vicinanza di pericoli per la navigazione;

vi) il pescaggio in relazione ai fondali esistenti nella zona.

b) Inoltre, per le navi dotate di radar:

i) le caratteristiche, l'efficienza ed i limiti dell'apparato radar;

ii) le limitazioni imposte dalla scala del radar in uso;

iii) l'effetto sulla rilevazione radar delle condizioni meteorologiche e di altre sorgenti d'interferenza;

iv) il fatto che piccole unità, icebergs di limitate dimensioni ed altri oggetti galleggianti possono non essere rivelati dal radar;

v) il numero, la posizione e il movimento delle navi rivelate dal radar;

vi) la maggiore probabilità di avvistamento che si ottiene quando il radar è usato per determinare la distanza di navi od altri oggetti vicini.

Regola 7

Rischio di abbordaggio

a) Ogni nave deve usare tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento per stabilire se esiste il rischio di abbordaggio. In caso di dubbio il rischio deve ritenersi esistente.

b) Se esiste a bordo un apparato radar in funzione esso deve essere usato in modo appropriato ricorrendo all'esplorazione a lunga portata al fine di ottenere quanto prima indicazioni sul rischio di abbordaggio, per eseguire il tracciamento delle rotte (plotting) o equivalenti osservazioni sistematiche degli oggetti rilevati.

c) Si deve evitare di trarre conclusioni da insufficienti informazioni, specialmente da insufficienti informazioni radar.

d) Nel valutare l'esistenza del rischio di abbordaggio dovranno essere tenute in debito conto le seguenti considerazioni:

i) tale rischio deve essere giudicato esistente se il rilevamento bussola di una nave che si avvicina non cambia in maniera apprezzabile;

ii) tale rischio può, talvolta, esistere anche quando si osserva un'apprezzabile variazione di rilevamento, particolarmente se si avvicina una grande nave od un rimorchio, oppure quando la nave che si avvicina è a distanza molto breve.

Regola 8

Manovra per evitare l'abbordaggio

a) Ogni manovra intrapresa allo scopo di evitare un abbordaggio, se le circostanze del caso lo permettono, deve essere eseguita con decisione ed ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto delle buone regole dell'arte marinara.

b) Ogni variazione di rotta o di velocità o di entrambe per evitare l'abbordaggio deve, se le circostanze del caso lo consentono, essere abbastanza ampia da risultare evidente all'altra nave che osserva visualmente o con il radar; una successione di piccole variazioni di rotta o di velocità o di entrambe dev'essere evitata.

c) Se lo specchio d'acqua è sufficientemente ampio, la variazione di rotta da sola può essere la manovra più efficace per evitare avvicinamenti pericolosi, purché sia fatta in tempo utile, sia decisa e non causi altra situazione di eccessiva vicinanza con altre navi.

d) La manovra intesa ad evitare l'abbordaggio con un'altra nave deve essere tale da condurre a passare a distanza di sicurezza. L'efficacia della manovra dev'essere attentamente controllata fino a che l'altra nave non sia passata e disimpegnata.

e) Se necessario, per evitare un abbordaggio o per guadagnare tempo e valutare meglio la situazione, una nave deve diminuire la velocità, fermare od invertire la rotta.

Regola 9

Canali stretti

a) Una nave che naviga lungo un canale od un passo stretti, deve, quando ciò è possibile e non comporta pericolo, mantenersi vicino al limite di destra del canale o del passaggio, rispetto alla propria rotta.

b) Una nave di lunghezza inferiore a m. 20 od una nave a vela non devono ostacolare il passaggio di una nave che può navigare con sicurezza solo in tale canale o passo stretti.

c) Una nave intenta alla pesca non deve ostacolare il transito di altre navi che navighino entro un canale o passo stretti.

d) Una nave non deve attraversare un canale o passo stretti se tale attraversamento ostacola il transito di una nave che può navigare con sicurezza solo in quel canale o passo. Quest'ultima nave, nel dubbio sulle intenzioni della prima, può usare i segnali sonori prescritti nella Regola 34 *d*).

e) *i*) In un canale o in un passo stretti, quando il sorpasso può aver luogo solamente se la nave raggiunta esegue una manovra intesa a permettere il passaggio dell'altra in sicurezza, la nave che intende sorpassare deve manifestare le sue intenzioni emettendo l'appropriato segnale sonoro di cui alla Regola 34 *c*) *i*). La nave raggiunta se d'accordo, deve emettere l'appropriato segnale sonoro di cui alla Regola 34 *c*) *ii*) e manovrare opportunamente per permettere il sorpasso in sicurezza. In caso di dubbio può emettere il segnale sonoro di cui alla Regola 34 *d*);

ii) questa Regola non esime la nave che sorpassa dagli obblighi di cui all'articolo 13.

f) Una nave che si avvicina ad un gomito o ad una zona del canale o passo stretto dalla quale non è possibile vedere altre navi che si avvicinano in senso opposto, deve navigare con particolare prudenza ed emettere l'appropriato segnale sonoro di cui alla Regola 34 *e*).

g) Ogni nave deve, qualora le circostanze lo permettono, evitare di ancorarsi in un canale stretto.

Regola 10

Schemi di separazione del traffico

a) Questa Regola si applica agli schemi di separazione del traffico adottati dall'Organizzazione

b) Una nave che usa lo schema di separazione del traffico deve:

i) procedere nell'apposita corsia di traffico nella direzione generale del flusso del traffico per quella corsia;

ii) tenersi discosta, se possibile, dalla linea o dalla zona di separazione del traffico;

iii) in linea generale inserirsi o lasciare una corsia di traffico alle sue estremità, ma, se questo non è possibile, è opportuno entrare od uscire seguendo una rotta che abbia un piccolo angolo rispetto alla direzione generale del flusso del traffico.

c) Una nave deve evitare, se possibile, di attraversare le corsie di traffico, ma se obbligata a farlo deve attraversarle, per quanto consentito dalle circostanze, con rotta perpendicolare alla direzione generale del flusso del traffico.

d) Le zone di traffico costiero non devono essere in generale usate dalle navi che possono usufruire con sicurezza dell'appropriata corsia entro l'adiacente schema di separazione del traffico.

e) Una nave che non stia attraverso uno schema di separazione del traffico non deve in generale entrare nella zona di separazione o attraversare la linea di separazione eccetto che nei seguenti casi:

i) in caso di emergenza per evitare un pericolo immediato;

ii) per effettuare operazioni di pesca nella zona di separazione.

f) Una nave che naviga nelle zone prossime alle parti terminali dagli schemi di separazione del traffico deve procedere con particolare prudenza.

g) Una nave deve per quanto è possibile evitare di ancorare in uno schema di separazione del traffico o presso le sue zone terminali.

h) Una nave che non utilizza lo schema di separazione del traffico deve mantenersi alla maggiore distanza possibile da esso.

i) Una nave intenta a pescare non deve intralciare il passaggio delle navi che seguono una corsia di traffico.

j) Una nave di lunghezza inferiore ai m. 20 o una nave a vela non deve intralciare il passaggio di una nave a propulsione meccanica che segue una corsia di traffico.

Sezione II

CONDOTTA DELLE NAVI IN VISTA L'UNA DELL'ALTRA

Regola 11

Applicazione

Le Regole di questa sezione si applicano alle navi in vista l'una dell'altra.

Regola 12

Navi a vela

a) Quando due navi a vela si avvicinano l'una all'altra, così da correre il rischio di un abbordaggio, una di esse deve manovrare per lasciare libera la rotta all'altra, nel modo seguente:

i) quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, la nave che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra;

ii) quando tutte due le navi hanno il vento dallo stesso lato, la nave che è sopravento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento;

iii) se una nave con il vento sulla sinistra vede una nave sopravento e non può stabilire con sicurezza se l'altra nave ha il vento sulla sinistra o sulla dritta deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta all'altra.

b) Ai fini della presente Regola si considera sopravento il lato opposto a quello in cui è bordato il boma della randa o, nel caso di navi a vele quadre, il lato opposto a quello in cui è bordata la più grande vela di strallo.

Regola 13

Nave che ne raggiunge un'altra

a) Fermo restando quanto stabilito dalle regole della presente sezione, una nave che ne raggiunge un'altra deve lasciar libera la rotta alla nave raggiunta.

b) Una nave deve essere considerata come una nave che ne raggiunge un'altra, quando si avvicina all'altra venendo da una direzione di più di 22,5 gradi a poppavia del traverso di quest'ultima, che si trova cioè, relativamente alla nave che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte potrebbe scorgere solo il fanale di coronamento, ma nessuno dei fanali laterali di questa ultima.

c) Quando una nave non può stabilire con certezza se ne sta raggiungendo un'altra, deve ritenere che questa situazione si stia verificando ed agire di conseguenza.

d) Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento tra le due navi potrà far considerare la nave che raggiunge l'altra come una che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti Regole ed esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta fino a che non l'abbia oltrepassata e non sia libera da essa.

Regola 14

Situazione di rotte opposte

a) Quando due navi a propulsione meccanica si vanno incontro con rotte direttamente opposte o quasi opposte, in modo da implicare rischio di abbordaggio, ciascuna di esse deve accostare a dritta in modo da passare sulla sinistra dell'altra.

b) Tale situazione è da ritenersi esistente quando una nave si muove incontro all'altra dritta di prora o quasi e di notte può vedere i fanali di testa d'albero dell'altra in allineamento o quasi e/o entrambi i fanali laterali, mentre di giorno vede il corrispondente aspetto dell'altra.

c) Quando una nave non può stabilire con certezza se una tale situazione si sta verificando, deve ritenerla esistente ed agire di conseguenza.

Regola 15

Situazione di rotte incrociate

Quando due navi a propulsione meccanica navigano con rotte che s'incrociano in modo da implicare rischio di abbordaggio, la nave che vede l'altra sulla propria dritta, deve lasciare libera la rotta all'altra e, quando le circostanze lo permettono, deve evitare di passarle di prora.

Regola 16

Comportamento della nave che deve lasciar libera la rotta

Una nave che deve lasciar libera la rotta ad un'altra deve, per quanto è possibile, manovrare in modo deciso e tempestivo per ottemperare a tale obbligo e lasciare ben libera la rotta.

Regola 17

Comportamento della nave che non deve manovrare

a) *i*) Quando una delle due navi deve lasciar libera la rotta, l'altra deve mantenere immutata la rotta e la velocità.

ii) quest'ultima nave può tuttavia prendere l'iniziativa di manovrare per evitare l'abbordaggio, non appena risulti evidente che la nave tenuta a lasciar libera la rotta non sta manovrando in maniera opportuna in conformità con le presenti regole.

b) Quando, per qualche motivo, la nave tenuta a mantenere la sua rotta e la sua velocità si viene a trovare a distanza così ravvicinata da rendere la manovra della nave, che deve lasciar libera la rotta, insufficiente per evitare l'abbordaggio, deve manovrare nel modo più opportuno per evitare l'abbordaggio stesso.

c) Una nave a propulsione meccanica che, in una situazione di rotte che si incrociano, manovra in conformità con il paragrafo *a*) *ii*) di questa regola per evitare l'abbordaggio con un'altra nave a propulsione meccanica, non deve se le circostanze lo permettono, accostare a sinistra se l'altra nave si trova alla sua sinistra.

d) Questa Regola non esonera la nave che deve manovrare dal suo obbligo di lasciar libera la rotta.

Regola 18

Responsabilità tra navi

Salvo disposizioni contrarie degli articoli 9, 10 e 13:

a) Una nave a propulsione meccanica in navigazione deve lasciar libera la rotta:

i) ad una nave che non governa;
ii) ad una nave con manovrabilità limitata;
iii) ad una nave intenta a pescare;
iv) ad una nave a vela.

b) Una nave a vela durante la navigazione deve lasciar libera la rotta:

i) ad una nave che non governa;
ii) ad una nave con manovrabilità limitata;
iii) ad una nave intenta a pescare.

c) Una nave intenta alla pesca, quando è in navigazione, deve, per quanto è possibile, lasciar libera la rotta:

i) ad una nave che non governa;
ii) ad una nave con manovrabilità limitata.

d) *i*) Tutte le navi, tranne quelle che non governano o con manovrabilità limitata, devono, se le circostanze lo permettono, evitare di impedire il passaggio in sicurezza di una nave condizionata dal suo pescaggio che esibisce i segnali di cui alla Regola 28;
ii) una nave condizionata dal suo pescaggio deve navigare con particolare precauzione tenendo nel dovuto conto la sua speciale condizione.

e) Un idrovolante in flottaggio deve, in generale, mantenersi ben lontano da tutte le navi ed evitare di ostacolare la loro navigazione. Tuttavia, nei casi in cui esiste rischio di abbordaggio, deve attenersi alle Regola della presente parte.

Sezione III

CONDOTTA DELLE NAVI CON VISIBILITÀ LIMITATA

Regola 19

Condotta delle navi con visibilità limitata

a) Queste Regole si applicano alle navi che non sono in vista l'una dell'altra, quando navigano entro un'area o vicino ad un'area di visibilità limitata.

b) Ogni nave deve procedere ad una velocità di sicurezza relativa alle circostanze del momento ed alle condizioni di visibilità limitata. Una nave a propulsione meccanica deve tenere le macchine pronte per una manovra immediata.

c) Ogni nave deve tenere nella dovuta considerazione le circostanze del momento e le condizioni di visibilità limitate in accordo con le Regole della sezione I di questa parte.

d) Una nave che rileva la presenza di un'altra nave solo per mezzo del radar deve stabilire se si sta creando una situazione di eccessiva vicinanza e/o se vi è rischio di abbordaggio. Se il rischio esiste,

la manovra per evitare l'abbordaggio deve essere fatta in tempo utile, tenendo presente che quando una tale manovra consiste in una deviazione di rotta, bisogna evitare, per quanto possibile, le manovre seguenti:

i) una accostata a sinistra, se l'altra nave si trova a proravia del traverso, a meno che questa non sia una nave che viene raggiunta;

ii) un cambiamento di rotta verso una nave al traverso od a poppavia del traverso.

e) A meno che non sia stato stabilito che non esiste alcun rischio di abbordaggio una nave che oda, apparentemente a proravia del suo traverso, il segnale da nebbia di un'altra nave, o che non possa evitare una situazione di eccessiva vicinanza con un'altra nave che si trova a proravia del suo traverso, deve ridurre la sua velocità al minimo indispensabile per mantenere la sua rotta. Se necessario deve fermare le macchine ed in ogni caso navigare con estrema precauzione fino a quando il rischio di abbordaggio sia passato.

Parte C. — FANALI E SEGNALI

Regola 20

Applicazione

a) Le Regole di questa parte devono essere osservate in qualsiasi condizione di tempo.

b) Le Regole riguardanti i fanali devono essere osservate dal tramonto al sorgere del sole. Durante questo periodo non si deve mostrare nessuna altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti dalle presenti Regole o che danneggi la loro visibilità e alteri il loro carattere distintivo o che possa impedire un appropriato servizio di vedetta.

c) I fanali prescritti da queste Regole, se sistemati, devono essere esposti anche dal sorgere del sole al tramonto in caso di visibilità ridotta e possono essere mostrati in tutte le altre circostanze se lo si ritiene necessario.

d) Le Regole riguardanti i segnali devono essere osservate durante il giorno.

e) I fanali ed i segnali descritti in queste Regole devono conformarsi alle disposizioni dell'Allegato I annesso a questo Regolamento.

Regola 21

Definizioni

a) L'espressione: « Fanale di testa d'albero » designa un fanale a luce bianca sistemato al di sopra dell'asse longitudinale della nave, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su di un arco di orizzonte di 225 gradi e fissato in modo da mostrare la sua luce da proravia fino a 22,5 gradi a poppavia del traverso di ciascun lato della nave.

b) L'espressione: « Fanali laterali » designa un fanale a luce verde sul lato dritto della nave ed un fanale a luce rossa sul lato sinistro, ciascuno dei quali mostra una luce ininterrotta su di un arco di orizzonte di 112,5 gradi e fissato in modo da mostrare la sua luce da proravia fino a 22,5 gradi a poppavia del traverso del loro rispettivo lato. In una nave di lunghezza inferiore a 20 metri i fanali laterali possono essere combinati in un unico fanale fissato sul piano longitudinale della nave.

c) L'espressione: « Fanale di poppavia » designa un fanale a luce bianca situato il più possibile a poppa, che mostra una luce ininterrotta su di un arco di orizzonte di 135 gradi e fissato in modo da mostrare la sua luce da poppa fino a 67,5 gradi su ciascun lato della nave.

d) L'espressione « Fanale di rimorchio » designa un fanale a luce gialla avente le stesse caratteristiche del fanale di poppa definito nel paragrafo *c*) di questo articolo.

e) L'espressione « Fanale visibile per tutto l'orizzonte » designa un fanale che mostra una luce ininterrotta su di un arco di orizzonte di 360 gradi.

f) L'espressione « Fanale a lampi » indica un fanale che lampeggia ad intervalli regolari ad una frequenza di 120 o più lampeggiamenti al minuto.

Regola 22

Visibilità dei fanali

I fanali prescritti da queste Regole devono avere l'intensità specificata nella sezione 8 dell'Allegato I di questo Regolamento tali cioè da essere visibili alle seguenti distanze minime:

a) Per le navi di lunghezza uguale o superiore ai m. 50:
- — fanale di testa d'albero: 6 miglia
- — fanali laterali: 3 miglia
- — fanale di poppa: 3 miglia
- — fanale di rimorchio: 3 miglia
- — fanale a luce bianca, rossa, verde o gialla visibile su tutto l'orizzonte: 3 miglia

b) Per le navi di lunghezza uguale o superiore a 12 metri ma inferiore a m. 50:
- — fanale di testa d'albero: 5 miglia (se la lunghezza della nave è inferiore a 20 metri: 3 miglia)
- — fanali laterali: 2 miglia
- — fanale di poppa: 2 miglia
- — fanale di rimorchio: 2 miglia
- — fanale a luce bianca, rossa, verde o gialla visibile su tutto l'orizzonte: 2 miglia

c) Per le navi di lunghezza inferiore a 12 metri:
- — fanale di testa d'albero: 2 miglia
- — fanali laterali: 1 miglio
- — fanale di poppa: 2 miglia
- — fanale di rimorchio: 2 miglia
- — fanale a luce bianca, rossa, verde o gialla visibile su tutto l'orizzonte: 2 miglia.

Regola 23

Navi a propulsione meccanica in navigazione

a) Una nave a propulsione meccanica in navigazione deve mostrare:

i) un fanale di testa d'albero a proravia;

ii) un secondo fanale di testa d'albero più in alto ed a poppavia del primo; fanno eccezioni le navi di lunghezza inferiore a 50 metri che non sono obbligati a mostrare questo fanale, ma possono farlo;

iii) due fanali laterali;

iv) un fanale di poppavia.

b) Una nave a cuscino d'aria, quando opera in condizioni di non dislocamento, in addizione ai fanali prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola, deve mostrare un fanale giallo lampeggiante visibile per tutto l'orizzonte.

c) Una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 7 metri e la cui velocità massima non supera i 7 nodi, in luogo dei fanali prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola può mostrare un fanale bianco visibile per tutto l'orizzonte. Tale nave inoltre dovrà, se possibile, mostrare i fanali laterali.

Regola 24

Nave che rimorchia o che spinge

a) Una nave a propulsione meccanica quando rimorchia deve mostrare:

i) invece del fanale prescritto dalla Regola 23 *a*) *i*), due fanali di testa d'albero a proravia allineati verticalmente. Quando la lunghezza del rimorchio, misurata dalla poppa della nave che rimorchia fino all'estremità poppiera del rimorchio, supera i 200 metri, i fanali allineati verticalmente devono essere tre;

ii) i fanali laterali;

iii) il fanale di poppa;

iv) il fanale di rimorchio disposto in linea verticale al di sopra del fanale di poppa;

v) quando la lunghezza del rimorchio supera i 200 metri, un segnale biconico nel punto in cui può essere più facilmente visibile.

b) Quando una nave che spinge ed una nave che viene spinta in avanti sono rigidamente connesse in una unità composta, esse devono essere considerate come una unica nave a propulsione meccanica e devono mostrare i fanali prescritti dalla Regola 23.

c) Una nave a propulsione meccanica se spinge in avanti o rimorchia lateralmente, salvo il caso dell'unità composta, deve mostrare:

i) invece del fanale prescritto dalla Regola 23 *a*) *i*) due fanali di testa d'albero a proravia allineati verticalmente;

ii) i fanali laterali;

iii) il fanale di poppa.

d) Le navi a propulsione meccanica a cui si riferiscono i paragrafi *a*) e *c*) di questo articolo devono osservare anche le disposizioni della Regola 23 *a*) *ii*).

e) Una nave od un oggetto rimorchiato deve mostrare:

i) i fanali laterali;

ii) il fanale di poppa;

iii) quando la lunghezza del rimorchio supera i 200 metri, un segnale biconico nel punto in cui può essere visto più facilmente.

f) Dato per scontato che un qualsiasi numero di navi che vengono rimorchiate lateralmente o spinte in gruppo devono mostrare i fanali come se fossero un'unica unità:

i) una nave che viene spinta in avanti e che non fa parte di una unità composta, deve mostrare verso prora i fanali laterali;

ii) una nave che viene rimorchiata lateralmente deve mostrare il fanale di poppa e verso prora i fanali laterali.

g) Quando, per una qualsiasi plausibile ragione, è impossibile per una nave od un oggetto rimorchiato mostrare i fanali prescritti nel paragrafo *e*) di questa Regola, devono essere prese tutte le possibili misure per illuminare la nave o l'oggetto rimorchiato o almeno per segnalare la presenza della nave o dell'oggetto privo di fanali.

Regola 25

Navi a vela in navigazione e barche a remi

a) Una nave a vela in navigazione deve mostrare:

i) i fanali laterali;

ii) il fanale di poppa.

b) In una nave a vela di lunghezza inferiore a 12 metri i fanali prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola possono essere combinati in un unico fanale fissato in testa o vicino alla testa dell'albero dove possa essere meglio visto.

c) Una nave a vela in navigazione oltre ai fanali prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola, può mostrare in testa o presso la testa d'albero, dove possono essere meglio visti, due fanali visibili per tutto l'orizzonte, allineati verticalmente, dei quali quello superiore a luce rossa e l'altro a luce verde. Questi fanali però non devono essere mostrati insieme al fanale permesso dal paragrafo *b*) di questa Regola.

d) *i*) Una nave a vela di lunghezza inferiore a 7 metri deve, se possibile, mostrare le luci prescritte nel paragrafo *a*) o *b*) di questa Regola, ma se ciò non è possibile, deve aver pronta una torcia elettrica od un fanale a luce bianca da mostrare in tempo sufficiente per prevenire l'abbordaggio;

ii) una barca a remi può mostrare i fanali prescritti in questa Regola per le le navi a vela, ma se ciò non è possibile, deve aver pronta una torcia elettrica od un fanale a luce bianca da mostrare in tempo sufficiente per prevenire l'abbordaggio.

e) Una nave che procede contemporaneamente a vela ed a motore deve mostrare a prora, in maniera ben visibile, un segnale conico con il vertice in basso.

Regola 26

Navi da pesca

a) Una nave intenta a pescare, sia in navigazione che all'ancora, deve mostrare solo i fanali ed i segnali prescritti in questa Regola.

b) Una nave intenta alla pesca a strascico, ossia che rastrella il fondo con una rete dragante od altro apparecchio immerso, deve mostrare:

i) due fanali visibili per tutto l'orizzonte, in linea verticale, dei quali quello superiore a luce verde e l'altro a luce bianca, oppure un segnale costituito da due coni sovrapposti con i vertici uniti in linea verticale; una nave di lunghezza inferiore a 20 metri invece di questo segnale può mostrare un cesto;

ii) un fanale di testa d'albero disposto ad una altezza superiore a quello a luce verde visibile per tutto l'orizzonte e a poppavia di questo; una nave di lunghezza inferiore a 50 metri non è obbligata a mostrare quest'ultimo fanale, ma può farlo;

iii) quando la nave è in movimento, cioè ha abbrivo, in aggiunta ai fanali prescritti da questo paragrafo, deve avere i fanali laterali ed il fanale di poppa.

c) Una nave intenta a pescare, salvo che non stia pescando a strascico, deve mostrare:

i) due fanali visibili per tutto l'orizzonte, disposti in linea verticale, dei quali quello superiore rosso e l'altro bianco, oppure un segnale costituito da due coni sovrapposti con i vertici riuniti in linea verticale; una nave di lunghezza inferiore a 20 metri invece di questo segnale può mostrare un cesto;

ii) quando una nave da pesca ha un attrezzo esterno che si estende orizzontalmente fuori bordo per oltre 150 metri, un fanale a luce bianca visibile per tutto l'orizzonte oppure un cono con il vertice in alto nella direzione dell'attrezzo;

iii) quando la nave è in movimento, cioè ha abbrivo, in aggiunta ai fanali prescritti in questo paragrafo, i fanali laterali ed il fanale di poppa.

d) Una nave intenta a pescare nelle immediate vicinanze di altre navi che pescano, può mostrare i fanali addizionali descritti nell'Allegato II di questo Regolamento.

e) Una nave non intenta alla pesca non deve mostrare i fanali ed i segnali prescritti in questo articolo, ma solo quelli prescritti per una nave di uguale lunghezza.

Regola 27

Navi che non possono governare o con manovrabilità limitata

a) Una nave che non può governare deve mostrare:

i) due fanali rossi visibili per tutto l'orizzonte, disposti in linea verticale dove siano più facilmente visibili;

ii) due palloni o segnali simili disposti in linea verticale dove siano più facilmente visibili;

iii) quando è in movimento, cioè ha abbrivo, in aggiunta ai fanali prescritti in questo paragrafo, i fanali laterali e quello di poppa.

b) Una nave con manovrabilità limitata, salvo che non sia intenta al dragaggio di mine, deve mostrare:

i) tre fanali visibili per tutto l'orizzonte disposti in linea verticale, dove siano più facilmente visibili. Il più alto ed il più basso di questi fanali devono essere rossi e quello di mezzo bianco;

ii) tre segnali disposti in linea verticale, dove siano meglio visibili. Il più alto ed il più basso di questi segnali devono essere palloni e quello di mezzo un biconico;

iii) quando la nave ha abbrivo, i fanali di testa d'albero, laterali e di poppa, in aggiunta a quelli prescritti dal sottoparagrafo *i*);

iv) quando la nave è all'ancora, oltre ai fanali o segnali prescritti nei sottoparagrafi *i*) e *ii*), i fanali o segnali prescritti nell'articolo 30.

c) Una nave impegnata in operazione di rimorchio tale da rendere impossibile un cambiamento di rotta, in aggiunta ai fanali o segnali prescritti nel paragrafo *b*) *i*) e *ii*) di questa Regola, deve mostrare i fanali o il segnale prescritti nella Regola 24 *a*).

d) Una nave intenta a dragare o ad eseguire operazioni subacquee, con manovrabilità limitata, deve mostrare i fanali e segnali prescritti nel paragrafo *b*) di questa Regola e deve mostrare in aggiunta qualora esista una ostruzione:

i) due fanali rossi visibili per tutto l'orizzonte o due palloni disposti in linea verticale per indicare il lato dove si trova l'ostruzione;

ii) due fanali verdi visibili per tutto l'orizzonte o due biconi disposti in linea verticale per indicare il lato da cui un'altra nave può passare;

iii) quando la nave è in movimento, cioè ha abbrivo, in aggiunta ai fanali prescritti in questo paragrafo, i fanali di testa d'albero, laterali e quello di poppa;

iv) una nave cui si applica questo paragrafo, quando è all'ancora, deve mostrare i fanali od i segnali prescritti nei sottoparagrafi *i*) e *ii*) invece dei fanali o segnali prescritti all'articolo 30.

e) Qualora le dimensioni di una nave impegnata in operazioni con palombari rendono impossibile l'esposizione dei segnali prescritti nel paragrafo *d*) di questa Regola, detta nave deve esporre copia rigida, di almeno un metro di altezza, della bandiera « A » del Codice internazionale assicurandosi che il segnale sia visibile per tutto l'orizzonte.

f) Una nave impegnata nel dragaggio di mine, in aggiunta ai fanali prescritti per una nave a propulsione meccanica dalla Regola 23, deve mostrare tre fanali verdi, visibili per tutto l'orizzonte, oppure tre palloni. Uno di questi fanali o segnali deve essere sistemato sopra o vicino alla testa d'albero prodiero e gli altri due, uno a ciascuna estremità del pennone dello stesso albero. Questi fanali o segnali indicano che è pericoloso per un'altra nave avvicinarsi a meno di 1.000 metri dalla poppa e a meno di 500 metri da ciascun lato del dragamine.

g) Le navi di lunghezza inferiore a 7 metri non hanno l'obbligo di mostrare i fanali prescritti in questa Regola.

h) I segnali prescritti in questa Regola non sono segnali di navi in pericolo o bisognose di soccorso. Tali segnali sono contenuti nell'Allegato IV di questo Regolamento.

Regola 28

Navi condizionate dalla loro immersione

Una nave condizionata dalla sua immersione, in aggiunta ai fanali prescritti per le navi a propulsione meccanica dalla Regola 23, può mostrare, dove siano meglio visibili, 3 fanali rossi, visibili per tutto l'orizzonte, disposti in linea verticale, oppure un segnale a cilindro.

Regola 29

Navi pilota

a) Una nave pilota impegnata in servizio di pilotaggio deve mostrare:

i) sopra o vicino alla testa d'albero due fanali disposti in linea verticale, visibili per tutto l'orizzonte, dei quali quello superiore a luce bianca e quello inferiore a luce rossa;

ii) quando l'unità è in navigazione, anche i fanali laterali e quello di poppa;

iii) quando l'unità è all'ancora, oltre ai fanali prescritti nel sottoparagrafo *i*), il fanale, i fanali o il segnale di ancoraggio.

b) Una nave pilota quando non è impegnata in servizio di pilotaggio deve mostrare i fanali o segnali prescritti per una nave della sua lunghezza.

Regola 30

Navi all'ancora e navi incagliate

a) Una nave all'ancora deve mostrare dove possono essere meglio visibili:

i) a proravia un fanale a luce bianca visibile per tutto l'orizzonte, oppure un pallone;

ii) a poppa o vicino alla poppa ed a un livello inferiore del fanale prescritto nel sottoparagrafo *i*), un fanale a luce bianca visibile per tutto l'orizzonte.

b) Una nave all'ancora di lunghezza inferiore a 50 metri può mostrare nel punto più visibile un fanale a luce bianca visibile per tutto l'orizzonte, invece dei fanali prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola.

c) Una nave all'ancora può usare i fanali di servizio o altri fanali equivalenti per illuminare i ponti. Questa disposizione è obbligatoria per navi di lunghezza uguale o superiore a 100 metri.

d) Una nave incagliata deve mostrare i fanali prescritti nei paragrafi *a*) o *b*) di questa Regola ed inoltre nel punto dove siano più facilmente visibili:

i) due fanali a luce rossa, disposti in linea verticale, visibili per tutto l'orizzonte;

ii) tre palloni disposti in linea verticale.

e) Una nave di lunghezza inferiore a 7 metri, quando è all'ancora oppure è incagliata, ma non in un canale ristretto o nelle sue vicinanze, nè in un passaggio od ancoraggio dove altre navi generalmente navigano, non è tenuta a mostrare i fanali o segnali prescritti nei paragrafi *a*), *b*) o *d*) di questo articolo.

Regola 31

Idrovolanti

Qualora sia impossibile per un idrovolante mostrare i fanali ed i segnali con le caratteristiche e nelle posizioni prescritte nelle Regole di questa parte, esso dovrà mostrare i fanali e segnali il più possibile simili a questi.

PARTE D. — SEGNALI SONORI E LUMINOSI

Regola 32

Definizioni

a) La parola « fischio » designa qualsiasi dispositivo di segnalazione sonora capace di produrre i suoni prescritti e conformi alle norme dell'Allegato III di questo Regolamento.

b) L'espressione « suono breve » designa un suono della durata di circa un secondo.

c) L'espressione « suono prolungato » designa un suono della durata da quattro a sei secondi.

Articolo 33

Apparecchiatura per i segnali sonori

a) Una nave di lunghezza uguale o superiore a 12 metri deve essere provvista di un fischio e di una campana; una nave di lunghezza uguale o superiore a 100 metri deve inoltre essere provvista di un gong di suono e timbro tali da non essere confusi con quelli della campana. Il fischio, la campana ed il gong devono conformarsi alle norme dell'Allegato III di questo Regolamento. La campana o il gong o entrambi possono essere rimpiazzati da un altro dispositivo avente rispettivamente le stesse caratteristiche di suono, purché sia sempre possibile azionare a mano i segnali prescritti.

b) Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri non è obbligata ad avere i dispositivi di segnalazione sonora prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola ma se ne è sprovvista, deve essere fornita di qualche altro mezzo in grado di produrre un efficace segnale sonoro.

Regola 34

Segnali di manovra e di avvertimento

a) Quando due navi sono in vista l'una dell'altra, una nave a propulsione meccanica in navigazione, quando manovra in conformità di quanto è autorizzato e prescritto dalle presenti Regole, deve indicare la sua manovra mediante i seguenti segnali sonori emessi con il fischio:

— un suono breve per significare: « sto accostando a dritta »;
— due suoni brevi per significare: « sto accostando a sinistra »;
— tre suoni brevi per significare: « vado indietro con le macchine ».

b) Ogni nave, in aggiunta ai segnali sonori prescritti nel paragrafo *a*) di questa Regola può usare dei segnali luminosi, ripetuti in modo appropriato, durante tutta la durata della manovra:

i) questi segnali luminosi hanno il seguente significato:
— un lampo per significare: « sto accostando a dritta »;
— due lampi per significare: « sto accostando a sinistra »;
— tre lampi per significare: « sto andando indietro con le macchine »;

ii) la durata di ogni lampo deve essere di circa un secondo, l'intervallo tra due lampi deve essere di circa un secondo e l'intervallo tra due successivi segnali non deve essere inferiore a 10 secondi;

iii) il fanale usato per questo segnale, se fissato, dev'essere a luce bianca o visibile per tutto l'orizzonte ad una distanza minima di 5 miglia e deve conformarsi con le disposizioni dell'Allegato I.

c) Quando due navi sono in vista l'una dell'altra in un canale o passo stretti:

i) una nave che intende sorpassare l'altra deve, in conformità con la Regola 9 *e*) *i*), indicare la sua intenzione con i seguenti segnali a fischio:

— due suoni prolungati seguiti da uno breve per significare: « ho intenzione di sorpassarvi dal lato dritto »;

— due suoni prolungati seguiti da due brevi per significare: « ho intenzione di sorpassarvi dal lato sinistro ».

ii) la nave che sta per essere sorpassata, quando manovra in conformità con la Regola 9 *e*) *i*). deve indicare il suo benestare con il seguente segnale a fischio:

— un suono prolungato, uno breve, uno prolungato ed uno breve emessi in tale ordine,

d) Quando due navi in vista l'una dell'altra si stanno avvicinando e per qualche motivo una delle due non riesce a capire le intenzioni o le manovre dell'altra, oppure non sa se l'altra sta manovrando in modo adeguato per evitare l'abbordaggio, la nave che ha dei dubbi deve immediatamente indicare tali dubbi emettendo con il fischio una serie rapida di almeno 5 suoni brevi. Un tale segnale può essere accompagnato da un segnale luminoso costituito da almeno cinque lampi brevi e rapidi.

e) Una nave che si avvicina ad un gomito o ad una zona del canale dove non è possibile vedere altre navi che si avvicinano in senso opposto, deve emettere un suono prolungato. Una nave che si trovasse al di là del gomito nel sentire questo segnale è tenuta a rispondere con un suono prolungato.

f) Se su una nave sono fissati dei fischi distanziati fra di loro di oltre 100 metri, un solo fischio dev'essere usato per i segnali di manovra e di avvertimento.

Regola 35

Segnali sonori in condizioni di visibilità ridotta

In un'area di visibilità ridotta o nei pressi di essa, sia di giorno che di notte, i segnali prescritti in questa Regola devono essere usati come segue:

a) Una nave a propulsione meccanica che ha abbrivo, deve emettere, ad intervalli non superiori a 2 minuti, un suono prolungato.

b) Una nave a propulsione meccanica in navigazione, ma con macchine ferme e senza abbrivo, deve emettere, ad intervalli non superiori a 2 minuti, due suoni prolungati in successione con intervallo tra di loro di circa 2 secondi.

c) Una nave che non governa, una nave che ha difficoltà di manovra, una nave vincolata dal suo pescaggio, una nave a vela, una nave intenta alla pesca e una nave impegnata in operazione di rimorchio o di spinta di altra nave, invece dei segnali prescritti nei paragrafi *a*) e *b*) di questa Regola, deve emettere, ad intervalli non superiori a 2 minuti, tre suoni in successione e precisamente uno prolungato seguito da due brevi.

d) Una nave rimorchiata o, se sono rimorchiate più navi, l'ultima del rimorchio, se ha equipaggio a bordo deve, ad. intervalli non superiori a 2 minuti, emettere 4 suoni in successione, precisamente uno prolungato seguito da tre brevi; ove sia possibile, questo segnale deve essere fatto immediatamente dopo quello emesso dalla nave che rimorchia.

e) Una nave che spinge e una nave che viene spinta se sono rigidamente unite in modo da formare una unità composta, devono essere considerate come una nave a propulsione meccanica e devono emettere i segnali prescritti nei paragrafi *a*) o *b*) di questa Regola.

f) Una nave all'ancora deve ad intervalli non superiori ad un minuto suonare la campana rapidamente per circa 5 secondi. Su una nave di lunghezza uguale o superiore a 100 metri la campana dev'essere suonata a prora ed immediatamente dopo il suono della campana deve essere suonato rapidamente il gong per circa 5 secondi nella parte poppiera della nave. Una nave all'ancora può in aggiunta, emettere tre suoni in successione, precisamente uno breve, uno prolungato ed uno breve, per segnalare ad una nave che si avvicina la propria posizione ed il rischio di abbordaggio.

g) Una nave incagliata deve emettere il segnale con la campana e, se richiesto, il segnale con il gong prescritto nel paragrafo *f*) di questa Regola. Inoltre deve dare tre colpi di campana separati e distinti, immediatamente prima e dopo il rapido suono di essa. La nave incagliata può in aggiunta emettere un appropriato segnale con il fischio.

h) Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri non ha l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma, se non lo fa, deve emettere ad intervalli non maggiori di 2 minuti qualche altro segnale sonoro efficace.

i) Una nave pilota, quando è in servizio di pilotaggio, oltre ai segnali prescritti ai paragrafi *a*), *b*) o *f*) di questa Regola può emettere un segnale di riconoscimento consistente in quattro suoni brevi.

Regola 36

Segnali per attirare l'attenzione

Se necessario, per attirare l'attenzione di un'altra unità, una nave può emettere dei segnali luminosi o sonori che non possano essere scambiati per qualche segnale autorizzato altrove in queste Regole, oppure può dirigere il raggio del suo riflettore in direzione di un pericolo, in modo tale da non disturbare le altre navi.

Regola 37

Segnali di pericolo

Quando una nave è in pericolo ed ha bisogno di soccorso deve usare o mostrare i segnali prescritti nell'Allegato IV di questo Regolamento.

Parte E — ESENZIONI

Regola 38

Esenzioni

Ogni nave (o classe di navi) che soddisfi alle prescrizioni del Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1960 e la cui chiglia è impostata, o si trova ad uno stadio di costruzione equivalente, prima dell'entrata in vigore di questo Regolamento, può essere esentata dal rispettarlo riguardo a ciò che segue:

a) Installazione dei fanali la cui portata luminosa è prescritta dalla Regola 22: quattro anni dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento.

b) Installazione dei fanali con le caratteristiche di colore prescritte nella sezione 7 dell'Allegato I del presente Regolamento: quattro anni dalla entrata in vigore del Regolamento stesso.

c) Risistemazione dei fanali in conseguenza del passaggio dal sistema di misura inglese a quello decimale e dell'arrotondamento dei valori delle misure: esenzione permanente.

d) *i*) Risistemazione dei fanali di testa d'albero sulle navi di lunghezza inferiore a 150 metri in conseguenza delle disposizioni della sezione 3 *a*) dell'Allegato I: esenzione permanente.

ii) Risistemazione dei fanali di testa d'albero sulle navi di lunghezza uguale o superiore a 150 metri in conseguenza delle disposizioni della sezione 3 *a*) dell'Allegato I del presente Regolamento: nove anni dalla data di entrata in vigore del Regolamento stesso.

e) Risistemazione dei fanali di testa d'albero in conseguenza delle disposizioni della sezione 2 *b*) dell'Allegato I: nove anni dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento.

f) Risistemazione dei fanali laterali in conseguenza delle disposizioni delle sezione 2 *g*) e 3 *b*) dell'Allegato I: nove anni dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento.

g) Requisiti dell'apparecchiatura per segnali sonori richiesti nell'Allegato III: nove anni dalla entrata in vigore del presente Regolamento.

ALLEGATO I

SISTEMAZIONE E CARATTERISTICHE TECNICHE DEI FANALI E DEI SEGNALI

1. *Definizione*

L'espressione « altezza al di sopra dello scafo » designa l'altezza al di sopra del ponte continuo più elevato.

2. *Sistemazione e distanza dei fanali sul piano verticale*

a) Su una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, i fanali di testa d'albero devono essere collocati come segue:

i) il fanale dell'albero prodiero o, se vi è un solo fanale di testa d'albero, quell'unico fanale, ad una altezza sopra lo scafo non inferiore a 6 metri e, se la larghezza della nave supera i 6 metri, ad una altezza sopra lo scafo non inferiore a tale larghezza, in modo tale, tuttavia, che il fanale non venga ad essere situato ad un'altezza sopra lo scafo superiore a 12 metri;

ii) quando sono sistemati due fanali di testa d'albero quello poppiero deve essere almeno 4,5 metri più in alto di quello prodiero.

b) La distanza verticale dei fanali di testa d'albero di una nave a propulsione meccanica deve essere tale che, in ogni normale condizione di assetto, il fanale poppiero sia visto distintamente al di sopra del fanale di prora ad una distanza di 1.000 metri da dritto di prora con visuale dal livello del mare.

c) Il fanale di testa d'albero di una nave a propulsione meccanica di lunghezza compresa tra i 12 ed i 20 metri deve essere collocato ad un'altezza sopra lo scafo non inferiore a m. 2,5.

d) Una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 12 metri può portare il fanale di testa d'albero ad una altezza sopra lo scafo inferiore a 2,5 metri. Tuttavia, quando un fanale di testa d'albero è portato in aggiunta ai fanali laterali ed a quello poppiero, deve allora essere sistemato almeno un metro più in alto dei fanali laterali.

e) Uno dei due o tre fanali di testa d'albero prescritti per una nave a propulsione meccanica intenta a rimorchiare od a spingere un'altra nave, deve essere collocato nella stessa posizione prescritta per il fanale di testa d'albero prodiero di una nave a propulsione meccanica.

f) In tutte le circostanze il fanale od i fanali di testa d'albero devono essere sistemati in modo tale da risultare al di sopra di tutti gli altri fanali e liberi da ostruzioni.

g) I fanali laterali di una nave a propulsione meccanica devono essere collocati ad un'altezza sopra lo scafo non maggiore di $^3/_4$ (tre quarti) dell'altezza del fanale di testa d'albero prodiero. Essi non devono essere però così bassi da confondersi con le luci di ponte.

h) I fanali laterali, se combinati in un'unico fanale e portati da una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 20 metri, devono essere collocati a non meno di un metro al di sotto del fanale di testa d'albero.

i) Quando le Regole prescrivono che due o tre fanali siano allineati verticalmente, essi devono essere distanziati come segue:

i) su una nave di lunghezza uguale o superiore a 20 metri devono essere distanziati di almeno 2 metri l'uno dall'altro ed il più basso di questi fanali, eccetto quando è prescritto un fanale di rimorchio, deve essere ad una altezza sopra lo scafo di almeno 4 metri;

ii) su una nave di lunghezza inferiore a 20 metri tali fanali devono essere distanziati non meno di un metro l'uno dall'altro, ed il più basso, eccetto quando è prescritto un fanale di rimorchio, deve essere ad una altezza sopra lo scafo di almeno 2 metri;

iii) quando sono mostrati tre fanali essi devono essere sistemati ad intervalli regolari.

j) Il più basso dei due fanali visibili per tutto l'orizzonte prescritti per le navi da pesca intente alla pesca, deve essere ad un'altezza al di sopra dei fanali laterali non inferiore a 2 volte la distanza esistente fra i due fanali verticali.

k) Il fanale di fonda anteriore, quando ne sono mostrati due, deve essere almeno 4,5 metri più in alto di quello posteriore. Su una nave di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, il fanale di fonda anteriore deve essere almeno 6 metri al di sopra dello scafo.

3. *Sistemazione e distanze dei fanali sul piano orizzontale*

a) Quando per una nave a propulsione meccanica sono prescritti due fanali di testa d'albero, la distanza orizzontale tra di essi non deve essere inferiore alla metà della lunghezza della nave, ma non deve superare i 100 metri. Il fanale prodiero deve essere sistemato a non più di un quarto della lunghezza della nave dal dritto di prora.

b) Su una nave di lunghezza uguale o superiore a 20 metri i fanali laterali non devono essere sistemati di fronte ai fanali di testa d'albero prodiero. Essi devono essere sistemati sulla murata della nave o vicino ad essa.

4. *Dettagli sulla sistemazione dei fanali indicatori di direzione per le navi da pesca, dragamine e navi impegnate in operazioni subacquee*

a) Il fanale indicante la direzione dell'attrezzo che si estende fuori bordo da una nave intenta alla pesca come prescritto nella Regola 26 *c*) *ii*) deve essere situato ad una distanza, misurata orizzontalmente, non inferiore a 2 metri e non superiore a 6 metri dai due fanali rosso e bianco visibili per tutto l'orizzonte. Questo fanale deve essere situato non più alto del fanale bianco visibile per tutto l'orizzonte prescritto nella Regola 26 *c*) *i*) e non più basso dei fanali laterali.

b) I fanali ed i segnali, su una nave impegnata a dragare od in operazioni subacquee, che indicano il lato ostruito e/o il lato da cui si può passare in sicurezza, come prescritto nella Regola 27 *d*) *i*) e *ii*) devono essere situate alla massima distanza orizzontale possibile, ma in nessun caso a meno di 2 metri dai fanali e segnali prescritti dalla Regola 27 *b*) *i*) e *ii*). In nessun caso quello superiore di questi fanali o segnali deve essere ad altezza maggiore a quella del più basso dei tre fanali o segnali prescritti nella Regola 27 *b*) *i*) e *ii*).

5. *Schermi per fanali laterali*

I fanali laterali devono essere montati con schermi dipinti all'interno di color nero opaco ed aventi le caratteristiche richieste nella sezione 9 di questo Allegato. Nel caso di un'unico fanale combinato, che utilizzi un singolo filamento verticale ed una divisione molto stretta tra la sezione verde e quella rossa, gli schermi esterni non sono necessari.

6. *Segnali*

a) I segnali devono essere neri e delle seguenti dimensioni:

i) un pallone deve avere il diametro non inferiore a m. 0,6;

ii) un cono deve avere un diametro di base non inferiore a m. 0,6 ed un'altezza uguale al suo diametro;

iii) un cilindro deve avere un diametro di almeno m. 0,6 ed un'altezza uguale a 2 volte il suo diametro;

iv) un segnale biconico, formato da due coni, simili a quelli descritti nel paragrafo *ii*), sovrapposti ed uniti per la base.

b) La distanza verticale tra i segnali deve essere di almeno m. 1,5.

c) In una nave di lunghezza inferiore a 20 metri possono essere usati segnali di dimensioni inferiori ma proporzionati a quelli della nave e le distanze relative tra i segnali possono essere proporzionalmente ridotte.

7. *Specificazione del colore dei fanali*

La cromaticità di tutti i fanali di navigazione deve conformarsi alle seguenti norme, che si trovano entro i limiti dell'area del diagramma specificata per ciascun colore della Commissione internazionale sull'illuminazione (CIE).

I limiti dell'area per ciascun colore sono dati indicando le coordinate d'angolo, come segue:

i) Bianco

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

ii) Verde

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rosso

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Giallo

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. *Intensità dei fanali*

a) La minima intensità luminosa dei fanali deve essere calcolata usando la formula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

dove I è l'intensità luminosa in candele in condizioni di funzionamento,

T è il fattore di soglia 2×10^{-7} lux,

D è la distanza di visibilità (portata luminosa) della luce in miglia nautiche,

K è la trasmissibilità atmosferica. Per i fanali prescritti il valore di K deve essere di 0,8, corrispondente ad una visibilità meteorologica di circa 13 miglia nautiche.

b) Una selezione di risultati ottenuti con tale formula è data dalla seguente tabella:

Distanza di visibilità (portata luminosa) della luce in miglia nautiche D	Intensità luminosa della luce in candele per un K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota. — L'intensità luminosa massima dei fanali di navigazione dovrebbe essere limitata per evitare un eccessivo abbagliamento.

9. *Settori orizzontali*

a) *i*) In direzione prodiera i fanali laterali montati sulla nave devono mostrare la minima intensità richiesta. L'intensità deve diminuire fino ad annullarsi completamente una volta giunti da un grado a 3 gradi al di fuori dei settori prescritti;

ii) per i fanali poppieri e di testa d'albero ed a 22,5 gradi a poppavia del traverso per i fanali laterali, le minime intensità richieste devono essere mantenute su un arco di orizzonte fino a 5 gradi entro i limiti dei settori prescritti alla Regola 21. A partire da 5 gradi entro i settori prescritti l'intensità può diminuire del 50 per cento fino ai limiti prescritti; deve poi diminuire costantemente fino ad annullarsi completamente a non più di 5 gradi al di fuori dei limiti prescritti.

b) I fanali visibili per tutto l'orizzonte devono essere sistemati in modo tale da non essere oscurati dagli alberi delle coffe od altre strutture per un settore angolare di oltre 6 gradi, ad eccezione del fanale di ancoraggio che non ha bisogno di essere posto a notevole altezza sopra lo scafo.

10. *Settori verticali*

a) I settori verticali dei fanali elettrici, con l'eccezione dei fanali sulle navi a vela, devono essere tali da assicurare che:

i) almeno la minima intensità richiesta sia mantenuta a tutti gli angoli compresi tra 5 gradi sopra e 5 gradi sotto l'orizzonte;

ii) almeno il 60 per cento dell'intensità minima richiesta sia mantenuta tra 7,5 gradi sopra e 7,5 gradi sotto l'orizzonte.

b) Nel caso di navi a vela i settori verticali dei fanali elettrici devono essere tali da assicurare che:

i) almeno l'intensità minima richiesta sia mantenuta per tutti gli angoli compresi tra 5 gradi sopra e 5 gradi sotto l'orizzonte;

ii) almeno il 50 per cento dell'intensità minima richiesta sia mantenuta da 25 gradi sopra e 25 gradi sotto l'orizzonte.

c) Nel caso di fanali non elettrici, le caratteristiche di questi dovranno discostarsi il meno possibile da quelle richieste.

11. *Intensità dei fanali non elettrici*

I fanali non elettrici devono per quanto possibile avere intensità minime in accordo con quelle specificate nella tabella riportata nella sezione 8 di questo Allegato.

12. *Fanali di manovra*

Nonostante le disposizioni della sezione 2 *f*) di questo Allegato il fanale di manovra descritto nella Regola 34 *b*) deve essere collocato nello stesso piano verticale longitudinale del fanale o fanali di testa d'albero e, quando possibile, ad un'altezza minima di 2 metri verticalmente al di sopra del fanale d'albero prodiero ed in ogni caso deve essere montato non meno di 2 metri al di sopra o al di sotto verticalmente del fanale di testa d'albero di poppa. Su una nave che ha un solo fanale di testa d'albero, il fanale di manovra, se è montato, deve essere collocato nel punto in cui è meglio visibile, a non meno di 2 metri di distanza, misurata verticalmente, dal fanale di testa d'albero.

13. *Approvazione*

La costruzione di fanali e segnali e l'installazione dei fanali a bordo della nave devono essere approvati (ratificati) dall'autorità competente dello Stato dove la nave è registrata.

ALLEGATO II

SEGNALI ADDIZIONALI PER NAVI DA PESCA CHE PESCANO A DISTANZA RAVVICINATA

1. *Generalità*

I fanali qui menzionati, se mostrati in applicazione della Regola 26 *d*), devono essere collocati nel punto in cui risultino meglio visibili. Devono essere ad almeno m. 0,9 di distanza dai fanali prescritti dalla Regola 26 *b*) *i*) e *c*) *i*), ma ad un livello più basso di essi. I fanali devono essere visibili per tutto l'orizzonte ad una distanza di almeno un miglio, ma ad una distanza minore della portata dei fanali prescritti da queste norme per le navi da pesca.

2. *Segnali per navi da pesca con reti a strascico*

a) Le navi intente a pescare con reti a strascico sia che usino attrezzi di fondo o di alto mare possono mostrare:

i) quando gettano le reti: 2 fanali bianchi disposti in linea verticale;

ii) quando trascinano le reti; un fanale bianco sopra un fanale rosso disposti in linea verticale;

iii) quando la rete ha incontrato un ostacolo: 2 fanali rossi disposti in linea verticale.

b) Ciascuna nave impegnata in operazione di pesca a strascico in coppia può mostrare:

i) di notte, un riflettore diretto in avanti ed in direzione della nave con cui fa coppia;

ii) quando getta o trascina le reti o quando le reti hanno incontrato un ostacolo, i fanali prescritti dalla sezione 2 *a*) di questo Allegato.

3. *Segnali per navi da pesca con cianciolo a tasca* (*reti di aggiramento*)

Le navi intente a pescare con cianciolo a tasca possono mostrare due fanali gialli disposti in linea verticale. Questi fanali devono lampeggiare alternativamente ogni secondo e con eguale periodo di luce e di eclisse. Detti fanali possono essere mostrati solo quando la nave è ostacolata dai suoi attrezzi da pesca.

ALLEGATO III

CARATTERISTICHE TECNICHE PER GLI APPARECCHI DI SEGNALAZIONE SONORA

1. FISCHI

a) *Frequenza e campo di udibilità*

La frequenza fondamentale del segnale deve essere compresa tra 70 e 700 Hz.

Il campo di udibilità del segnale a fischio deve essere determinato da quelle frequenze che possono includere la fondamentale e/o una o più frequenze superiori, che sono comprese nel campo tra 180-700 Hz (± 1 per cento) e che provvedono a fornire i livelli di pressione sonora specificati alla sezione 1 *c*) di questo Allegato.

b) *Limiti delle frequenze fondamentali*

Per assicurare un'ampia varietà delle caratteristiche del fischio la frequenza fondamentale di un fischio deve essere compresa tra i seguenti limiti:

i) 70-200 Hz, per una nave di lunghezza uguale o superiore ai 200 metri;
ii) 130-350 Hz, per una nave di lunghezza uguale o superiore ai 75 metri, ma inferiore ai m. 200;
iii) 250-700 Hz, per una nave di lunghezza inferiore a 75 metri.

c) *Intensità del segnale sonoro e campo di udibilità*

Un fischio montato su una nave deve assicurare nella direzione di massima intensità del fischio e ad una distanza di un metro da esso, un livello di pressione sonora, compresa in una banda di almeno ⅓ (un terzo) di ottava entro la gamma di frequenza 180-700 Hz (± 1 per cento) non inferiore a quelli specificati nella seguente tabella:

LUNGHEZZA DELLA NAVE IN METRI	Livello (di pressione) della banda di ⅓ di ottava alla distanza di 1 metro in dB riferiti a 2×10^{-5} N/m²	Raggio di udibilità in miglia nautiche
200 o maggiore	143	2
75 o maggiore ma inferiore a 200	138	1,5
20 o maggiore ma inferiore a 75	130	1
Inferiore a 20	120	0,5

Il raggio di udibilità riportato nella tabella è indicativo ed è approssimativamente la distanza alla quale un fischio può essere udito nel suo asse frontale, con il 90 per cento delle probabilità, in condizioni di aria calma, su una nave avente un livello medio di rumore di fondo ai posti di ascolto (intendendo per medio un livello di 68 dB nella banda di ottava centrato sui 250 Hz e di 63 dB nella banda di ottava centrata sui 500 Hz).

In pratica la distanza alla quale un fischio può essere udito è estremamente variabile e dipende essenzialmente dalle condizioni atmosferiche; i valori dati possono essere considerati come tipici, ricordando però che in condizioni di forte vento o con un alto livello di rumore dovuto all'ambiente ai posti di ascolto possono notevolmente diminuire.

d) *Proprietà direzionale*

Il livello di pressione sonora di un fischio direzionale in qualsiasi direzione sul piano orizzontale, compresa tra + 45° e — 45° dall'asse, non deve essere inferiore a 4 dB in meno rispetto al livello di pressione sonora sull'asse stesso. Il livello di pressione sonora in qualsiasi altra direzione sul piano orizzontale non deve scendere al di sotto di 10 dB in meno rispetto al livello di pressione sonora sull'asse, in modo che il raggio di udibilità in qualsiasi direzione sia almeno la metà del raggio di udibilità sull'asse frontale. Il livello di pressione sonora deve essere misurato in quella banda di $1/3$ (un terzo) di ottava che determina il raggio di udibilità.

e) *Ubicazione dei fischi*

Quando un fischio direzionale deve essere usato come l'unico fischio su di una nave, esso deve essere installato con la sua massima intensità diretta esattamente verso prora.

Un fischio deve essere piazzato il più in alto possibile sulla nave, allo scopo di ridurre l'intercettazione del suono emesso dovuta alla presenza di ostacoli ed anche di rendere minimo il rischio di danni all'udito del personale. Il livello di pressione sonora del proprio segnale ai posti di ascolto di una nave non deve superare i 110 dB (A) e possibilmente non dovrebbe neppure superare i 100 dB (A).

f) Nave dotata di più fischi

Se i fischi sono ubicati a distanza di oltre m. 100 l'uno dall'altro, si deve fare in modo che essi non siano suonati contemporaneamente.

g) *Sistemi di fischio combinato*

Se a causa della presenza di ostacoli il campo sonoro di un singolo fischio o di uno dei fischi di cui al paragrafo *f*) di questo Allegato, viene ad avere una zona ove il livello di segnale è fortemente ridotto, si raccomanda di installare un sistema di fischio combinato tale da sopperire a questa riduzione. Ai fini di queste norme un sistema di fischio combinato deve essere considerato come un unico fischio. I fischi di un sistema combinato devono essere ubicati ad una distanza non superiore ai 100 metri l'uno dall'altro, e devono essere suonati simultaneamente. La frequenza di ciascun fischio deve differire da quella degli altri di almeno 10 Hz.

2. CAMPANA O GONG

a) *Intensità del segnale*

Una campana o gong, od altri strumenti aventi caratteristiche sonore simili, deve produrre un livello di pressione sonora di non meno di 110 dB alla distanza di un metro.

b) *Costruzione*

Campane o gong devono essere costruiti con materiale resistente alla corrosione e progettate in modo tale da dare un suono chiaro. Il diametro della bocca della campana non deve essere meno di 300 millimetri per le navi di lunghezza superiore a 20 metri, e non deve essere meno di 200 millimetri per le navi di lunghezza compresa tra 12 e 20 metri. Per l'emissione del suono è consigliabile usare un sistema meccanico automatico che assicuri una percussione costante anche se deve essere possibile l'operazione manuale. La massa del battacchio o colpitore non deve essere inferiore al 3 per cento della massa della campana.

3. APPROVAZIONE

La costruzione di apparecchiature per segnali sonori, il loro funzionamento e la loro installazione a bordo della nave devono essere approvati dall'autorità competente dello Stato in cui la nave è registrata.

ALLEGATO IV

SEGNALI DI PERICOLO

1. I seguenti segnali, utilizzati o mostrati sia insieme che separatamente, indicano pericolo e bisogno di soccorso:

a) un colpo di cannone od altro segnale esplosivo sparato ad intervalli di circa un minuto;

b) un suono continuo emesso da qualsiasi apparecchiatura per segnali da nebbia;

c) razzi o candelotti, artifici pirotecnici proiettanti stelle rosse, lanciati uno alla volta a brevi intervalli;

d) un segnale emesso con radiotelegrafo oppure con altro sistema di segnalazione, consistente nel gruppo . . . — — — . . . (SOS) dell'alfabeto Morse;

e) un segnale emesso per radiotelefono, consistente nella parola « Mayday »;

f) il segnale di pericolo del Codice internazionale dei segnali indicato con le lettere N.C.;

g) l'esposizione di un segnale costituito da una bandiera quadrangolare avente al di sopra o al di sotto un pallone o qualsiasi oggetto che assomigli ad un pallone;

h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono ottenere bruciando barili di catrame, di olio, ecc.);

i) un razzo a paracadute oppure un fuoco a mano che produca una intensa luce rossa;

j) un candelotto fumogeno di color arancione;

k) un movimento lento e ripetuto delle braccia allargate dall'alto in basso da ciascun lato;

l) il segnale di allarme radiotelegrafico;

m) il segnale di allarme radiotelefonico;

n) segnali trasmessi da radio gavitelli di emergenza indicanti la posizione.

2. È vietato l'uso o l'esibizione di ciascuno dei suddetti segnali o di altri che possano essere confusi con essi, se non con lo scopo di indicare pericolo o bisogno di soccorso.

3. Si richiama l'attenzione sulle importanti norme sull'argomento riportate dal Codice internazionale dei segnali, sul manuale di ricerca e soccorso delle navi mercantili e sui seguenti segnali:

a) un telo arancione con un quadrato ed un cerchio nero od un altro simbolo appropriato (per il riconoscimento dall'alto);

b) un dye marker.

LEGGE 27 dicembre 1977, n. **1086.**

Ratifica ed esecuzione dell'accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo militare provvisorio dell'Etiopia socialista, con allegato, firmato ad Addis Abeba l'8 novembre 1975, riguardante i servizi aerei tra l'Italia e l'Etiopia.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo militare provvisorio dell'Etiopia socialista, con allegato, firmato ad Addis Abeba l'8 novembre 1975, riguardante i servizi aerei tra l'Italia e l'Etiopia.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XVI dell'accordo stesso.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 dicembre 1977

LEONE

ANDREOTTI — FORLANI — PANDOLFI — LATTANZIO

Visto, *il Guardasigilli:* BONIFACIO

AGREEMENT

between the Government of the Italian Republic and the Provisional Military Government of Socialist Ethiopia

Tre Government of the Italian Republic and the Provisional Military Government of Socialist Ethiopia (hereinafter referred to as the « Contracting Parties ») having ratified the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th of December 1944, and desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories and beyond, have agreed as follows:

ARTICLE I.

For the purpose of the present Agreement unless the context otherwise requires:

a) the term « The Convention » means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7th, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof;

b) the term « Aeronautical Authorities » means in the case of Italy the Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della Aviazione Civile, and in the case of Ethiopia the Civil Aviation Administration and in both cases any person or body authorized to perform the functions at present exercised by the above-mentioned authorities;

c) the term « designated airline » means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article III of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

d) the term « territory », « air service », « international air services » and « stop for non-traffic purposes » shall have the meanings respectively assigned to them in Article 2 and 96 of the Convention.

ARTICLE II.

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as the « agreed services » and the « specified routes »).

The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date subject to the provisions of Article III of the present Agreement.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy the following privileges:

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) to land in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes and

c) while operating an agreed service on a specified route to make stops in the territory of the other Contracting Party on the points specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined to the territory of the other Contracting Party or of a third Country.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer to the airline of one Contracting Party the privileges of taking up in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

4. The laws, regulations and administrative requirements of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft or air services operated in international air navigation or to the operation of such aircraft or air services while within its territory shall be applied to the aircraft and agreed services of the designated airline of the other Contracting Party.

5. The laws, regulations and administrative requirements of each Contracting Party relating on its territory to the admission, stay and departure of passengers, crews, cargo and mail, such as regulations relating to entry, departure, emigration, immigration, customs and health shall be applicable to passengers, crews, cargo and mail carried on by the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while within its territory.

ARTICLE III.

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing – through the Aeronautical Authorities – to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation the other Contracting Party through its Aeronautical Authorities, and subject to the provisions of paragraph 3 and 4 of this Article, shall grant without delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations which they normally apply to the activity or air carriers and to the operation of international commercial air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or to withhold or revoke the granting to an airline of the privileges specified in paragraph 2 of Article II of

the present Agreement or to impose such appropriate conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges, in case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

5. The airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services at any time, subject to the provisions of Article VIII.

6. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating authorization or to impose such appropriate conditions as it may deem necessary in case where the designated airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges, and where to the judgement of the former Party there is a failure to fulfill the conditions under which the rights are granted by this Agreement. Such action shall be exercised only after consultation between the two Contracting Parties and this consultation shall commence within a period of sixty days from the date of the request.

Article IV

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued by one Contracting Party or rendered valid and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight over its own territory, the certificates of competency and licences, granted to its own nationals by the other Contracting Party or by a third Country.

Article V

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of customs and fiscal treatment for the designated airlines of both Contracting Parties, it is agreed that:

a) the aircraft of the designated airline of a Contracting Party, engaged in the agreed services, shall be admitted into and depart from the territory of the other Contracting Party, free from customs duties and other fiscal charges;

b) fuel, lubricating oils, aircraft stores, spare parts and normal aircraft equipment retained on board aircraft of the designated airline of a Contracting Party to operate the agreed services, shall be admitted into the territory of the other Contracting Party exempt from customs duties and other fiscal charges, even when they are consumed or used by the said aircraft during flights over the said territory. Such supplies cannot be disembarked without the consent of the customs authorities of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricating oils, aircraft stores, spare parts and normal aircraft equipment introduced into the territory of a Contracting Party for the exclusive use of aircraft of the designated airline of the Contracting Party, operating the agreed air services, are exempt from customs duties and other fiscal charges, subject to the customs regulations normally applied in the said territory;

d) fuel and lubricating oils, taken on board aircraft of the airline of a Contracting Party in the territory of the other Contracting

Party are exempt from customs duties and other fiscal charges, provided that regulations in force on the said territory are observed;

e) the supplies which, in accordance with the provisions contained in the above paragraphs, enjoy customs and fiscal exemptions, cannot be used for purposes other than those relative to the services of flight and shall be re-exported in the case they cannot be used, unless their nationalization was permitted according to the regulation in force in the territory of the Contracting Party concerned. Pending their use and allocation they shall remain under the control of the customs authorities;

f) the provisions of this Article shall also be applicable to the charter operations performed between the two countries.

ARTICLE VI.

1. There shall be fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories and beyond.
2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the specified routes or part of the same routes.

ARTICLE VII.

The agreed services provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes, they shall have as their primary objectives the provisions at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the territory of the destination Countries.

Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points in the territories of third countries in the specified routes, shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

a) traffic requirements between the countries of origin and the countries of destination;

b) the requirements of through airline operation;

c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking into account the interests of other transport services established by airlines of the States comprising the area.

Before inauguration of the agreed services and for the subsequent changes of capacity the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall agree to the practical application of the principles contained in the previous paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines.

ARTICLE VIII.

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including

cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and comfort) and where it is deemed suitable the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes, between the designated airlines (where it is deemed suitable, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route). Such agreement shall be reached through the rate fixing procedure of the International Air Transport Association (IATA).

3. Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the Aeronautical Authorities so agree.

4. In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article X of the present Agreement.

6. *a)* No tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provision of paragraph 3 of Article X of the present Agreement.

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE IX.

If either of the Contracting Parties consider desirable to modify any provision of the Agreement, it may request consultation between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties and such consultation shall take place within sixty days from the date of the request.

Should the Aeronautical Authorities reach an agreement on amendment of the present Agreement, such amendment shall come into force when confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

ARTICLE X.

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,

a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body, or

b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach an agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization (ICAO) or, if there is no such tribunal, to the Council of said Organization.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph 2 ot this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privilege granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of that Contracting Party.

ARTICLE XI.

In the event of the conclusion of any general multilateral Convention concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

ARTICLE XII.

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer without delay at the official rate of exchange of the net profits earned by that airline in its own territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

ARTICLE XIII.

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, on a basis of reciprocity, the right to maintain in the point specified in the route schedule on the territory of the other Contracting Party such offices and administrative commercial and technical personnel chosen among nationals from either or both Contracting Parties as may be necessary for the requirements of the designated airline.

2. The personnel of the other Contracting Party shall be subject to the laws relating to the admission and stay in the territory of the other Contracting Party such as the laws, regulations and administrative requirements applicable in that territory.

3. The number of such personnel mentioned in paragraph 2 of this Article shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

4. Each Contracting Party shall extend to said offices and staff-nationals of the other Contracting Party - also any necessary assistance for the stay of such staff in the territory concerned.

ARTICLE XIV.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO). If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fifteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ARTICLE XV.

The present Agreement and any amendment to the same shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ARTICLE XVI.

The present Agreement shall be subject to ratification and shall enter into force on the date of the exchange of instruments of ratification.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and affixed thereto their seals.

Done at Addis Ababa this 8th day of November 1975 in duplicate in the English language.

For the Government of the Italian Republic
FELICE SANTINI

For the provisional military Government of Socialist Ethiopia
GIRMAW ENGIDAYEHU

ANNEX

1. Routes to be operated by the designated airline of Ethiopia in both directions for mixed and/or all cargo services with full traffic rights:

Points in Ethiopia — Khartoum, Jeddah, Cairo, Beirut, Athens, Rome, Paris, Frankfurt, London, Points beyond in Europe.

2. Routes to be operated by the designated airline of Italy in both direction for mixed and/or all cargo services with full traffic rights:

Points in Italy — Athens, Cairo, Jeddah, Khartoum, Addis Ababa, Mogadishu, Seychelles, points beyond in Africa, Mauritius.

3. Any or all points of the specified routes may, at the option of the designated airline of each Contracting Party, be omitted on any or all flights.

4. The designated airline of each Contracting Party may at its convenience call at intermediate point(s) or point(s) beyond the territory of the other Contracting Party, different from those specified at the route schedule. However, it will not be allowed to exercise traffic rights between this or these point(s) and the points in the territory of the other Contracting Party unless these rights have been previously granted by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

Visto, *il Ministro per gli affari esteri*
FORLANI

TRADUZIONE NON UFFICIALE

N. B. — Il testo facente fede è unicamente quello dell'accordo in lingua inglese.

ACCORDO
tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo militare provvisorio dell'Etiopia socialista

Il Governo della Repubblica italiana ed il Governo militare provvisorio dell'Etiopia socialista (qui di seguito indicati « Parti Contraenti ») avendo ratificato la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, ed essendo desidedosi di concludere un accordo allo scopo di stabilire servizi aerei fra ed oltre i loro rispettivi territori, hanno convenuto quanto segue:

ARTICOLO I.

Ai fini del presente Accordo, salvo che il contesto richieda altrimenti:

a) il termine « la Convenzione » significa la Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, e comprende ogni allegato adottato in base all'articolo 90 di detta Convenzione ed ogni emendamento degli allegati o della Convenzione in base agli articoli 90 e 94 di essa;

b) il termine « Autorità aeronautiche » significa, nel caso dell'Italia, il Ministero dei trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione civile e nel caso dell'Etiopia, la Civil Aviation Administration, ed in entrambi i casi ogni persona od ente autorizzato a svolgere le funzioni attualmente esercitate dalle summenzionate autorità;

c) il termine « Impresa designata » significa una compagnia aerea che sia stata designata da una Parte contraente, conformemente all'articolo III del presente Accordo per l'esercizio dei servizi aerei sulle rotte specificate in tale notifica;

d) i termini « territorio », « servizio aereo » « servizi aerei internazionali » e « scalo per scopi non di traffico » avranno i significati loro rispettivamente assegnati dagli articoli 2 e 96 della Convenzione.

ARTICOLO II.

1. Ciascuna Parte contraente accorda all'altra Parte contraente i diritti specificati nel presente Accordo allo scopo di stabilire servizi aerei sulle rotte specificate nell'allegato del presente Accordo (qui di seguito rispettivamente indicati « servizi concordati » e « rotte specificate »).

I servizi concordati possono essere inaugurati immediatamente oppure in una data ulteriore, subordinatamente alle disposizioni dell'articolo III del presente Accordo.

2. Subordinatamente alle disposizioni del presente Accordo, l'Impresa designata da ciascuna Parte contraente godrà dei seguenti privilegi:

a) di volare attraverso il territorio dell'altra Parte contraente senza atterrare;

b) di atterrare nel territorio dell'altra Parte contraente per scopi non di traffico;

c) di effettuare scali nel territorio dell'altra Parte contraente nell'esercizio di un servizio concordato su di una rotta nell'allegato del presente Accordo, allo scopo di scaricare e caricare in traffico internazionale passeggeri, merci o posta provenienti o destinati al territorio dell'altra Parte contraente o di un Paese terzo.

3. Nulla nel paragrafo 2 del presente articolo sarà inteso nel senso di conferire all'Impresa di una Parte contraente il privilegio di caricare, sul territorio dell'altra Parte contraente passeggeri, merci e posta destinati ad un altro punto del territorio di tale altra Parte contraente.

4. Le leggi, i regolamenti e le disposizioni amministrative di una Parte contraente relativi all'ingresso nel proprio territorio od alla partenza da esso di aeromobili o di servizi aerei impiegati nella navigazione aerea internazionale oppure relativi all'impiego di tali aeromobili o servizi aerei quando essi si trovano all'interno del proprio territorio, si applicheranno agli aeromobili ed ai servizi concordati della Impresa designata dall'altra Parte contraente.

5. Le leggi, i regolamenti e le disposizioni amministrative di ciascuna Parte contraente relativi all'ammissione sul proprio territorio, al soggiorno ed alla partenza di passeggeri, equipaggi, merci e poste quali i regolamenti concernenti l'ingresso, la partenza, l'emigrazione, l'immigrazione, la dogana e la sanità saranno applicabili ai passeggeri, merci e posta trasportati dagli aeromobili della Compagnia aerea designata dall'altra Parte contraente mentre si trova all'interno del proprio territorio.

ARTICOLO III.

1. Ciascuna Parte contraente avrà il diritto di designare per iscritto – per il tramite delle autorità aeronautiche – all'altra Parte contraente un'impresa allo scopo di esercire i servizi concordati sulle rotte specificate.

2. Non appena ricevuta la designazione, l'altra Parte contraente, per il tramite delle proprie Autorità aeronautiche e subordinatamente alle disposizioni dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, concederà senza indugio all'impresa designata la debita autorizzazione di esercizio.

3. Le autorità aeronautiche di una Parte contraente possono richiedere all'Impresa designata dell'altra Parte contraente di dimostrare loro di essere in grado di adempiere le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti che esse normalmente applicano all'attività di trasporto aereo ed all'esercizio di servizi aerei commerciali internazionali.

4. Ciascuna Parte contraente avrà il diritto di rifiutarsi di accettare la designazione di una Impresa o di ritirare o revocare la concessione ad una Impresa dei privilegi specificati nel paragrafo 2 dello articolo II del presente Accordo o di imporre le condizioni appropriate che potrà ritenere necessarie all'esercizio di tali privilegi da parte di una Impresa, qualora non sia convinta che la parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo di tale impresa siano nelle mani della Parte contraente o di cittadini della Parte contraente che ha designato la compagnia aerea.

5. L'Impresa così designata ed autorizzata può cominciare ad esercire i servizi concordati in ogni momento, subordinatamente alle disposizioni dell'articolo VIII.

6. Ciascuna Parte contraente si riserva il diritto di ritirare o di revocare l'autorizzazione di esercizio o di imporre le condizioni appropriate che essa possa ritenere necessarie nel caso in cui l'Impresa designata non si conformi alle leggi od ai regolamenti della Parte contraente che concede i detti privilegi, e nel caso in cui, a giudizio della suddetta parte, non siano soddisfatte le condizioni cui è subordinata la concessione dei diritti in base al presente Accordo. Tale azione potrà essere esercitata soltanto dopo consultazione tra le due Parti contraenti e tale consultazione avrà inizio entro un periodo di sessanta giorni dalla data della richiesta.

ARTICOLO IV.

1. I certificati di navigabilità, i brevetti di abilitazione, e le licenze rilasciate da una Parte contraente o rese valide e ancora in vigore saranno riconosciuti validi dall'altra Parte contraente.

2. Ogni Parte contraente si riserva tuttavia il diritto di rifiutarsi di riconoscere, per quanto riguarda il sorvolo del proprio territorio, i brevetti di abilitazione e le licenze, concessi ai propri cittadini dalla altra Parte contraente o da un Paese terzo.

ARTICOLO V.

Allo scopo di prevenire pratiche discriminatorie e di assicurare la uguaglianza di trattamento doganale e fiscale alle Imprese di entrambe le Parti contraenti, si conviene che:

a) gli aeromobili dell'Impresa designata di una Parte contraente, impiegati nei servizi concordati, saranno ammessi nel territorio dell'altra Parte contraente e ne potranno partire, in esenzione dei dazi doganali ed altri oneri fiscali;

b) il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, i pezzi di ricambio ed il normale equipaggiamento di bordo degli aeromobili dell'Impresa designata da una Parte contraente per esercire i servizi concordati, saranno ammessi nel territorio dell'altra Parte contraente in esenzione di dazi doganali ed altri oneri fiscali anche qualora essi siano consumati od usati da detti aeromobili durante voli sul detto territorio. Tali rifornimenti non possono essere sbarcati senza il consenso delle autorità doganali dell'altra Parte contraente;

c) il carburante, i lubrificanti, le provviste di bordo, i pezzi di ricambio ed il normale equipaggiamento di bordo introdotti nel terri-

torio di una Parte contraente ad esclusivo uso dgli aeromobili dell'impresa designata dell'altra Parte contraente che opera i servizi aerei convenuti, sono esenti da dazi doganali ed altri oneri fiscali subordinatamente alle disposizioni doganali normalmente applicate in detto territorio;

d) il carburante ed i lubrificanti trasportati a bordo di un aeromobile della compagnia aerea di una Parte contraente nel territorio dell'altra Parte contraente, sono esenti da dazi doganali ed altri oneri fiscali a condizione che siano osservate le disposizioni doganali in vigore nel detto territorio;

e) i rifornimenti che, conformemente alle disposizioni contenute nei paragrafi precedenti, godono di esenzione doganale e fiscale, non possono essere usati a scopi diversi da quelli relativi ai servizi di volo, e saranno riesportati nel caso in cui essi non possano essere usati, a meno che non ne fosse promossa la loro nazionalizzazione, in base alle norme in vigore sul territorio della Parte contraente interessata. In attesa del loro uso e della loro assegnazione essi resteranno sotto il controllo delle autorità doganali;

f) le disposizioni del presente articolo saranno applicabili anche ai servizi « charter » effettuati tra i due Paesi.

Articolo VI.

1. Le imprese designate di entrambi le Parti contraenti dovranno avere imparziali ed uguali opportunità di esercire i servizi concordati sulle rotte specificate fra i loro rispettivi territori ed oltre.

2. Nell'esercire i servizi concordati, l'impresa designata di ciascuna Parte contraente dovrà tener conto degli interessi dell'Impresa dell'altra Parte contraente in modo da non influire indebitamente sui servizi forniti da quest'ultima sulle rotte specificate o su di una parte di esse.

Articolo VII.

I servizi concordati forniti dalle compagnie aeree designate di entrambe le Parti contraenti dovranno mantenere un ragionevole rapporto con le esigenze del pubblico per il trasporto sulle rotte specificate ed avranno quale loro obiettivo primario, quello di offrire ad un fattore di carico ragionevole, una capacità adeguata a far fronte alle esigenze contenenti ed a quelle ragionevolmente previste del trasporto di passeggeri, merci e posta fra il territorio della Parte contraente che ha designato l'Impresa ed il territorio dei Paesi di destinazione.

Le disposizioni per il trasporto di passeggeri, merci e posta, caricati e scaricati in punti situati nei territori di Paesi terzi sulle rotte specificate, saranno adottate conformemente al principio generale che la capacità deve essere in relazione a:

a) le esigenze del traffico tra i Paesi d'origine ed i Paesi di destinazione;

b) le esigenze di esercizio delle linee a lungo percorso (through airline operation);

c) le esigenze di traffico dell'area attraversata dall'Impresa, tenuto conto degli interessi di altri servizi di trasporto stabiliti da imprese degli Stati compresi in tale area.

Prima dell'inaugurazione dei servizi convenuti, e per i successivi cambiamenti di capacità, le autorità aeronautiche delle Parti contraenti si accorderanno per la pratica applicazione dei principi contenuti nei paragrafi precedenti del presente articolo per l'esercizio dei servizi concordati da parte delle Imprese designate.

ARTICOLO VIII.

1. Le tariffe di ogni servizio concordato saranno stabilite in misura ragionevole, tenendo in debita considerazione tutti i fattori ad esse connessi, compreso il costo di esercizio, un profitto ragionevole, le caratteristiche del servizio (come i livelli di velocità e di confort) e qualora appaia conveniente, le tariffe di altre Imprese per qualsiasi parte della rotta specificata. Tali tariffe saranno fissate in conformità delle disposizioni seguenti del presente articolo.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo dovranno essere, se possibile, concordate con riguardo a ciascuna delle rotte specificate (qualora ciò appaia opportuno, in consultazione con altre Imprese operanti su tutta o parte di tale rotta). Tale accordo sarà raggiunto mediante la procedura di fissazione delle tariffe della International Air Transport Association (IATA).

3. Ogni tariffa così concordata dovrà essere sottoposta all'approvazione delle autorità aeronautiche di entrambe le Parti contraenti almeno trenta giorni prima della data proposta per la sua introduzione. Questo periodo può essere ridotto in casi particolari con l'accordo delle autorità aeronautiche.

4. In caso di disaccordo tra le Imprese designate sulle tariffe, le autorità aeronautiche delle Parti contraenti cercheranno di determinarle mediante accordo fra di loro.

5. Se le autorità aeronautiche non possono accordarsi sulla approvazione di alcune tariffe ad essi sottoposte in base al paragrafo 3 del presente articolo, oppure sulla determinazione di alcune tariffe in base al paragrafo 4, la controversia sarà composta conformemente alle disposizioni dell'articolo X del presente Accordo.

6. *a*) Nessuna tariffa entrerà in vigore se le autorità aeronautiche di ciascuna Parte contraente non sono soddisfatte di esse, ad eccezione di quanto previsto dal paragrafo 3 dell'articolo X del presente Accordo:

b) le tariffe che siano state stabilite conformemente alle disposizioni del presente articolo, resteranno in vigore finché non siano stabilite nuove tariffe conformemente alle disposizioni del presente articolo.

ARTICOLO IX.

Se una delle Parti contraenti ritiene desiderabile modificare una qualsiasi disposizione del presente Accordo, essa puo chiedere consultazioni fra le autorità aeronautiche delle due Parti contraenti e tali consultazioni dovranno aver luogo entro settanta giorni dalla data della richiesta.

Qualora le autorità aeronautiche raggiungano un accordo su di un emendamento del presente Accordo, tale emendamento entrerà in vigore non appena confermato mediante uno scambio di note diplomatiche.

ARTICOLO X.

1. Qualora sorga una controversia tra le Parti contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo le Parti contraenti dovranno sforzarsi in primo luogo di comporla mediante negoziati fra di loro.

2. Se le Parti contraenti non riescono a raggiungere un accordo mediante negoziati,

a) esse possono convenire di deferire la controversia alla decisione di un tribunale arbitrale nominato di comune accordo tra di loro o ad un'altra persona o ente, oppure

b) se esse non si accordano in tal senso, oppure se dopo di essersi accordate di deferire la controversia ad un tribunale arbitrale, esse non hanno raggiunto un accordo quanto alla composizione di esso, ciascuna Parte contraente può sottoporre la controversia alla decisione di qualsiasi tribunale competente e decidere che possa essere istituito nell'ambito dell'International Civil Aviation Organization (ICAO), oppure, qualora tale tribunale non esista, al Consiglio della detta Organizzazione.

3. Le Parti contraenti si impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione adottata in base al paragrafo 2 del presente articolo.

4. Qualora e fintanto che una Parte contraente o l'Impresa designata di una Parte contraente non si conformi ad una decisione adottata in base al paragrafo 2 del presente articolo, l'altra Parte contraente puo limitare, ritirare o revocare qualsiasi diritto o privilegio concesso in virtù del presente Accordo alla Parte contraente in difetto od alla Impresa designata di tale Parte contraente.

ARTICOLO XI.

Nell'eventualità della conclusione di una Convenzione generale multilaterale relativa al trasporto aereo alla quale aderiscano entrambe le Parti contraenti, il presente Accordo sarà emendato in modo da conformarsi alle disposizioni di tale Convenzione.

ARTICOLO XII.

Ciascuna Parte contraente concede all'Impresa designata dell'altra Parte contraente il diritto di trasferire liberamente senza indugio, al tasso di cambio ufficiale, i profitti netti guadagnati da tale Impresa nel proprio territorio, concernenti il trasporto di passeggeri, posta e merci.

ARTICOLO XIII.

1. Ciascuna Parte contraente accorderà all'Impresa designata dell'altra Parte contraente, su basi di reciprocità, il diritto di mantenere nel punto specificato nella tabella delle rotte sul territorio dell'altra Parte contraente gli uffici ed il personale amministrativo, commerciale e tecnico scelto fra i cittadini di una o di entrambe le Parti contraenti che possa essere ritenuto necessario per le esigenze della Impresa designata.

2. Il personale dell'altra Parte contraente sarà soggetto alle leggi relative all'ammissione ed al soggiorno, sul territorio dell'altra Parte contraente, quali le leggi, i regolamenti e le disposizioni amministrative applicabili in tale territorio.

3. Il numero dei membri del personale di cui al paragrafo 2 del presente articolo sarà soggetto alla approvazione delle autorità aeronautiche delle due Parti contraenti.

4. Ciascuna Parte contraente accorderà a detti uffici ed al personale costituito da cittadini dell'altra Parte contraente anche ogni assistenza necessaria al soggiorno di tale personale sul territorio in questione.

Articolo XIV.

Ciascuna Parte contraente può notificare in ogni momento all'altra che desidera porre termine al presente Accordo. Tale notifica sarà comunicata contemporaneamente alla « International Civil Aviation Organization » (ICAO). Ove venga inviata tale notifica, il presente Accordo avrà termine dodici mesi dopo la data di ricevimento della notifica da parte dell'altra Parte contraente a meno che la notifica di porre termine all'accordo sia ritirata di comune accordo prima della scadenza di detto periodo. Qualora manchi accusa di ricezione da parte dell'altra Parte contraente, la notifica sarà considerata come ricevuta quindici giorni dopo il suo ricevimento da parte della « International Civil Aviation Organisation » (ICAO).

Articolo XV.

Il presente Accordo ed ogni emendamento dello stesso sarà registrato presso il Consiglio dell'« International Civil Aviation Organization » (ICAO).

Articolo XVI.

Il presente Accordo è soggetto a ratifica ed entrerà in vigore alla data dello scambio degli strumenti di ratifica.

In fede di che i sottoscritti plenipotenziari, debitamente autorizzati a tale scopo dai loro rispettivi Governi, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto ad Addis Abeba l'8 novembre 1975 in duplice esemplare in lingua inglese.

Per il governo della Repubblica Italiana:
Felice Santini

Per il Governo militare provvisorio dell'Etiopia socialista
Girmaw Engidayehu

ALLEGATO

1. Rotte che possono essere operate da parte dell'Impresa designata etiopica in entrambe le direzioni per servizi misti e o tutto merci con pieni diritti di traffico:

Punti in Etiopia — Khartoum, Jeddah, Cairo, Beirut, Atene, Roma, Parigi, Francoforte, Londra, punti oltre in Europa.

2. Rotte che possono essere operate dall'Impresa designata italiana in entrambe le direzioni per servizi misti e/o tutto merci con pieni diritti di traffico:

Punti in Italia — Atene, Cairo, Jeddah, Khartoum, Addis Abeba, Mogadiscio, Seychelles, punti oltre in Africa, Mauritius.

3. Qualsiasi punto o tutti i punti delle rotte specificate potranno, a scelta dell'Impresa designata di ciascuna Parte contraente, essere omessi su qualsiasi volo o su tutti.

4. L'impresa designata di ciascuna Parte contraente potrà, per propria comodità, fare scalo in (un) punto (i) intermedi (o) o (un) punto (i) oltre il territorio dell'altra Parte contraente, diversi da quelli specificati nella tabella delle rotte.

Tuttavia, non sarà permesso di esercitare diritti di traffico tra tale o tali (e) punti (o) e i punti sul territorio dell'altra Parte contraente a meno che tali diritti non siano stati in precedenza accordati dalle Autorità aeronautiche dell'altra Parte contraente.

ANTONIO SESSA, *direttore* — DINO EGIDIO MARTINA, *redattore*

(8651026/3) Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - S.